

Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

Berichte ■ Tips ■ Technik ■ Adressen ■ Veranstaltungen ■ Szene ■ Termine



Fahrbericht: Aprilia RS 660

75 Jahre MV Agusta - Teil vier der Story

Veteranen-Teilemarkt in Reggio Emilia

Termine, Kleinanzeigen, Sport, ...

**STEIN
DINSE**



Kraftstoff im Blut.
Italien im Herzen.

Du willst MEHR
über *uns* erfahren?

Unsere Homepage
ist jetzt online!



www.stein-dinse.com/sdhome



Brembo

Ducati

Zubehör

Moto Guzzi

Dellorto

Aprilia

www.stein-dinse.com

🏠 Waller See 11 • 38179 Schwülper bei Braunschweig

☎ +49 531 123300-0

✉ info@stein-dinse.com



Impressum

MOTALIA

Verlag Felix Hasselbrink
Raiffeisenstraße 16
36275 Kirchheim-Frielingen
E-Mail: motalia@motalia.de
Tel.: 06628-8687
Fax: 06628-915397

Herausgeber und Anzeigenleitung:
Felix Hasselbrink

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Felix Hasselbrink, Susanne Hasselbrink,
Werner Hennig, Mario Heitzmann, Hans
Steinhögl, Herbert Janssen

Gültige Anzeigenpreisliste:
Nr. 2018, bitte anfordern

Erscheinungsweise:
MOTALIA erscheint jeden Monat außer
Februar und August zum Monatsanfang.

Redaktionsschluss:
jeweils der 10te des Vormonats

Druck:
Printec Offset, 34123 Kassel

Bankverbindung:
Commerzbank Bad Hersfeld
BLZ: 532 400 48
Konto: 100205400
IBAN: DE22 5324 0048 0100 2054 00
BIC: COBADEFFXXX

Bezugspreise:
Inland:

Einzelheft:	2,20 Euro
Jahresabo, je 1 Heft:	22,00 Euro
Jahresabo, je 5 Hefte:	80,00 Euro
Jahresabo, je 10 Hefte:	133,00 Euro
Auslandsabo, je 1 Heft:	32,00 Euro
Auslandsabo, je 10 Hefte:	222,00 Euro

Namentlich gekennzeichnete Artikel und
Leserbriefe geben nicht unbedingt die
Meinung der Redaktion wieder.
Veranstaltungshinweise, technische Tips
etc. ohne Gewähr.

Für unverlangt eingesandte Texte und
Bilder übernehmen wir keine Haftung.
Höhere Gewalt entbindet den Verlag von
der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche kön-
nen in solchem Fall nicht anerkannt wer-
den. Nachdruck einzelner Artikel oder Aus-
züge sind nur mit schriftlicher Genehmi-
gung gestattet.

Hallo Italofreunde und -freundinnen!

Die lang erwartete Aprilia RS 660 ist endlich
lieferbar. Die erste Präsentation der zweizylin-
drigen Maschine erfolgte bereits im Herbst 2018.
Der von den Vierzylindermodellen abgeleitete
Twin mit etwa 100 PS soll in Zukunft eine kom-
plette Baureihe antreiben. Als weitere Fahrzeuge
sind bereits eine Tuono 660 und eine Tuareg 660
angekündigt. Die RS 660 konnten wir Mitte Ok-
tober in Italien fahren.

Ducati beschreitet mit der Multistrada V4 neue
Wege. Neben einem leistungsstarken Motor mit
1.158 Kubikzentimetern und 170 PS bietet die
Maschine neue Assistenzsysteme wie ein Ab-
standsradar als Sicherheitsfeature. Das war bereits
seit längerem angekündigt, und auch andere Her-
steller werden Modelle mit dem Bosch-Radar-
System anbieten. Die größere Überraschung ist,
dass die Multistrada V4 über keine desmodromi-
sche Ventilsteuerung verfügt. Ebenso fehlen die
ducatitypischen Merkmale wie Gitterrohrrahmen
und Einarmschwinge.

Bei Ducati gibt es im Rennsport einige Verände-
rungen: Andrea Dovizioso verlässt das MotoGP-
Team, und der Superbike-Vertrag mit Chaz Da-
vies wurde nicht verlängert. Beide sind lange
Jahre für Ducati gefahren, haben viele Siege
erzielt und mehrfach den Vizetitel geholt. Dass
alte Fahrer irgendwann durch jüngere ersetzt
werden, ist im Rennsport normal. Aber dass man
Piloten, welche in der Gesamtwertung zu dem
Zeitpunkt auf einem der ersten drei Plätze stehen,
abschiebt, ist doch etwas ungewöhnlich. Jetzt
setzt Ducati mit Francesco Bagnaia und Michael
Ruben Rinaldi auf die Jugend, die aber zusammen
bisher nur einen einzigen Sieg in den aktuellen
Klassen erzielt hat.

Aufgrund der aktuellen Corona-Situation haben
wir diesmal auf die Veröffentlichung von Termi-
nen und Regelmäßigen Treffpunkten verzichtet.

Euer Motalia-Team

Aprilia RS 660

Halber Preis, aber mindestens genauso viel Spaß

Die großen Sportmotorräder haben heute mehr als 200 PS und wiegen um die 200 Kilogramm. Das sind schnelle Boden-Boden-Raketen, die so wohl nur dank ihrer zahlreichen elektronischen Assistenzsysteme beherrschbar sind. Das geht mittlerweile weit über die normale Traktionskontrolle hinaus, so wird zum Beispiel teilweise die Leistungsabgabe in den einzelnen Gängen unterschiedlich reduziert. Im normalen Straßenverkehr kann man die Power gar nicht mehr legal einsetzen. Hält man sich an die Gesetze, kann man im letzten Gang mit besserer Leerlaufdrehzahl durch die Gegend rollen. Die Verkaufszahlen von solchen Superbikes gehen immer mehr in den Keller, und es stellt sich die Frage: „Macht so viel Leistung überhaupt noch Sinn?“

Hier will Aprilia mit der neuen RS 660 eine Alternative anbieten. Ziel der Entwicklung war ein sportives Motorrad, welches einfach zu beherrschen ist. Dieses soll auch nicht so versierte Fahrer ansprechen. Bisher war die RS-Baureihe ja eher ein konsequenter Ableger von Rennmotorrädern. Die erste RS 250 war als leichter und giftiger Zweitakter inspiriert von den Rennmaschinen der GP-Klassen 125

und 250. RSV Mille und RSV4 sind die Straßenableger der Superbike-Rennmotorräder aus Noale.

Die RS 660 ist eher ein Zwischending between Sportler und Sporttourer, während bisherige RS echte Sportler mit tiefen Stummeln sind. Bei der 660 sind die Lenkerseiten ca. zwei Zentimeter über der Gabelbrücke montiert und nicht darunter. Man sitzt also bequemer als auf

anderen RS-Fahrzeugen. Aprilia hat sich für eine Ausführung entschieden, bei welcher die Lenkerrohre in der Gabelbrücke fixiert sind. Es gibt also keinerlei Verstellmöglichkeit.

Der Motor

Der Motor ist abgeleitet von den V4-Aggregaten aus eigenem Hause. Das heißt jetzt aber nicht, dass einfach nur die hintere Zylinderbank weggelassen wurde, so wie

Leicht und handlich lässt sich die RS 660 durch die Kurvenkombinationen steuern.





Die RS 660 in der fast endgültigen Form mit einer Lackierung, die an ehemalige 250er-Rennmaschinen erinnert.

Ducati damals die Supermono geschaffen hatte; hier ist fast jedes Bauteil neu. Der Kolbendurchmesser ist zwar identisch mit der Tuono 1100, es werden die gleichen Kolbenringe verwendet, aber es sind andere Kolben und ein anderer Zylinderkopf mit geänderter Brennraumform verbaut.

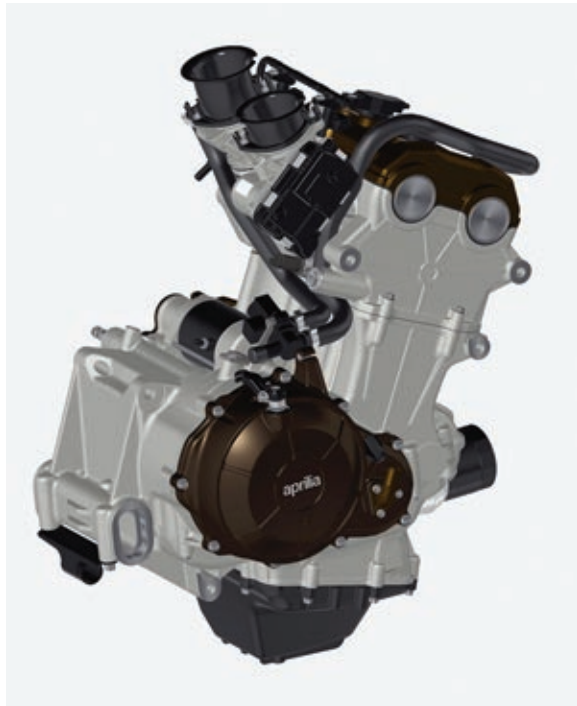
Der Hub wurde von 52,3 auf 63,9 Millimeter verlängert. So hat der Motor ein Volumen von 659 Kubikzentimetern. Eine Ausgleichswelle hält die Vibrationen in Grenzen. Drosselklappen mit einem Durchmesser von 48 Millimetern beatmen die Brennräume.

Die RS 660 leistet 100 PS bei 10.500 U/min. Als Drehmoment stehen 67 Nm bei 8.500 U/min an. Aprilia hat auch eine 95 PS-Variante homologiert. Diese dient als Basis für die Drosselung auf

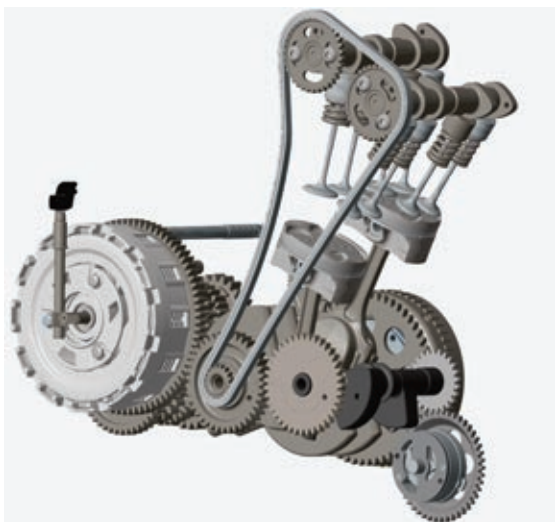
48 PS für die Inhaber des Führerscheins A2.

Beim Motor ging es nicht um Spitzenleistung sondern um ein breites nutzbares Drehzahlband und gute Fahrbarkeit - auch für nicht so erfahrene Biker. Ruckelfreie Leistungsabgabe ab niedrigen Drehzahlen bietet die RS 660. Man kann auch noch problemlos im dritten Gang anfahren, schaltfaul durch die Landschaft gleiten und Ortschaften

in den höheren Gängen durchqueren. 80 Prozent des maximalen Drehmoments sollen bereits ab 4.000 Kurbelwellenrotationen pro Minute bereit stehen. Ölbadkupplung und Sechsgang-Getriebe sind heutzutage ja Standard. Der Schaltassis-



***Die Zylinder haben unterschiedlich lange Ansaugwege für mehr Drehmoment.
Der Twin wiegt 57 kg.***



Steuerkette auf der rechten Seite und Ausgleichswelle vor der Kurbelwelle.

tent ist eine Wucht - er arbeitet sehr sanft und macht die Kupplung - außer zum Anfahren und Anhalten - fast überflüssig. Die Kupplung benötigt wenig Handkraft. Wie bei vielen anderen Motorrädern mit Bowdenzugbetätigung ist der Handhebel nicht einstellbar. Im Stand war es oft nicht einfach, den Leerlauf zu finden. Das ist aber ein Problem, welches sich oft mit höherer Laufleistung von selbst behebt.

Ein aktuelles Thema ist der Sound. Die Kurbelwelle hat einen Versatz von 270 Grad. Die daraus resultierende Zündfolge erzeugt einen Sound wie bei einem V2-Motor. Aprilia verzich-

tet bei der RS 660 auf eine Klappensteuerung in der Auspuffanlage. Der unter dem Motor befindliche Schalldämpfer mit zwei Auslassöffnungen produziert einen kernigen Sound. Er ist kein Leisetreter, aber auch nicht übermäßig laut. Der gesetzlich vorgeschriebene Aufkleber, welcher über das Standgeräusch informiert, war bei diesen Vorserienmotorrädern, die wir in Norditalien fahren konnten, noch nicht angebracht. Aber das Standgeräusch soll 96 dBA betragen.

Grenzen beim Leichtbau

Leicht und handlich soll das neue Modell sein, das waren zwei der Entwicklungsvorgaben.

Leichtbau ist aber teuer, und die Marketingabteilung peilte einen Preis von etwas mehr als 10.000 Euro an. Ein Spagat, der schwer zu schaffen ist. Ist das doch nur der halbe Preis gegenüber der RSV4. Aprilia nennt ein Trockengewicht von 169 Kilogramm. Das klingt gut. Addiert man 15 Liter Benzin und ca. 5 Liter Kühlwasser und Motoröl dazu, ist man bei etwa 189 Kilogramm angelangt.

Im Gegensatz zum ersten Prototyp sorgt ein zentraler Auspufftopf für einen tiefen Schwerpunkt.





Die Lenkerstummel sind starr mit der oberen Gabelbrücke verschraubt. Die neue, rechte Lenkerarmatur hat einen roten Start/Kill-schalter, darüber einen Schalter für Tagfahr- und Abblendlicht und unten einen Knopf für den schnellen Modwechsel.

Die Norm, nach der das Fahrzeuggewicht angegeben wird, erlaubt eine Toleranz von fünf Prozent, und manche italienische (und auch andere) Hersteller neigen dazu, diese Toleranz auszunutzen. Aprilia nennt hier bei einem zu 90 Prozent gefüllten Tank 183 kg. Das tatsächliche Fahrzeuggewicht der RS 660 im vollgetankten Zustand könnte also 190 bis 195 kg betragen. Den wirklichen Wert werden erst Messungen bei Tests zeigen.

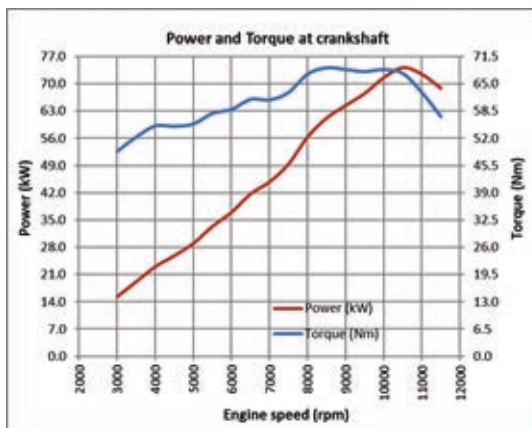
Die Bremsen

Bei den nominal etwa gleichstarken 900ern (Dorsoduro und Shiver) verwendet Aprilia Bremskomponenten aus einer unbekannten Quelle. Bei der RS 660 kommen dagegen

Bauteile von Brembo zum Einsatz. Vorne sorgt eine radiale Handpumpe, wie sie auch an den V4-Modellen zu finden ist, für den Druck. Radial angeschlagene Monoblocks nehmen 320er-Scheiben in die Zange. Wo sich die 900er hinten mit einer Schwimmsattelkonstruktion zufriedengeben müssen, ist an der RS ein ordentlicher Zweikolbenfestsattel zu finden. Im Vergleich zu vielen bisherigen RSen ist dieser aber nicht unterhalb sondern oberhalb der Radachse montiert. Das erleichtert das Entlüften der Bremsanlage ungemein. Die RS 660 verfügt über ein dreistufiges ABS. Beide Bremsen liefern eine gute

Auch die linke Lenkerarmatur ist neu. Mit dem oben positionierten Joystick kann man in den Sportmodi während der Fahrt die Traktionskontrolle verstellen. Die Verkleidung ist extra für diesen Schalter ausgespart - höherer Lenker nicht mehr möglich.





Ab 4.000 U/min stehen immer etwa 55 oder mehr Nm zur Verfügung.

Verzögerung bei klarer Dosierbarkeit und geringem Kraftaufwand ohne giftig zu sein. Der Tank bietet eine gute Abstützung auch bei harten Bremsmanövern. Die Tankform aller RS-Modelle ist seit der 250er ähnlich und bietet einen guten Support - besonders bei sportlicher Fahrweise mit entsprechendem Körpereinsatz.

Bequem und handlich

Nach 250 Kilometern eher flotter Fahrt durch die Südalpen taten mir ein wenig die Handgelenke weh (ein persönlicher Schwachpunkt), ansonsten denke ich, dass man mit dem Motorrad lange Tagestouren ohne Probleme absolvieren kann. Die Aprilia ist viel bequemer, als sie aussieht.

Wer es sportlicher haben will, kann sicherlich tiefe-

re Stummel montieren, dafür sollte genug Platz sein. Höhere Lenker sind wegen der Verkleidung nicht möglich.

Auf den kleinen, kurvigen Pässen konnten wir die Spitzenleistung nicht ausprobieren - die Geraden waren einfach zu kurz. Motorleistung war immer mehr als ausreichend vorhanden. Das geht so ab niedrigen Drehzahlen, oberhalb von 7.500 U/min atmet der Twin so richtig schön durch. Das Fahrwerk ist nicht so sportlich straff, eher für die breite Masse abgestimmt. Die Kayaba-Gabel ist voll einstellbar, beim Feder-

bein aus gleichem Hause kann man Federvorspannung und Zugstufe anpassen. Auf die neu gestylten 17-Zoll-Felgen sind Pirelli Diablo Rosso Corsa II aufgezogen, die in den Größen 120/70 und 180/55 gut mit dem Fahrwerk harmonieren. Ein Reifen, bei dem man nichts falsch machen kann.

Bei Temperaturen von 6 bis 14 Grad boten die Gummis immer Grip, und auch auf schlechten Straßen, gab es an der Fahrwerksabstimmung kaum etwas zu meckern. Mit dem kurzen Radstand von



Egal welchen Fahrstil man bevorzugt, die Aprilia lässt sich easy dirigieren.



Mit dem rechten Stiefelabsatz zerkratzt man schnell die Schwinge. Laut technischen Daten soll eine Fußbremspumpe mit integriertem Vorratsbehälter montiert sein - kommt vielleicht in der Serie.

1.370 mm ist die Maschine sehr handlich. In den Geschwindigkeitsbereichen, in denen wir uns bewegen konnten, blieb die Aprilia immer stabil.

Agil haben wir uns die kleinen Pässe nördlich von Venedig hochgebeamt. Ohne Eingewöhnungszeit kann man mit der Maschine sofort einen schnellen Strich fahren. Das Vorderrad folgt immer der geplanten Linie, und ohne Kraftaufwand meistert man Serpentinaen und Kurvenkombinationen.

Umfangreich und übersichtlich

Die Elektronik ist gegenüber den V4 etwas abgespeckt, dafür übersichtlicher. Es stehen fünf Fahrmodi zur Verfügung, davon sind zwei individuell anpassbar, die anderen drei kann

Die beiden oberen Modi sind fest programmiert, den unteren Modus kann man sich individuell zusammenstellen.

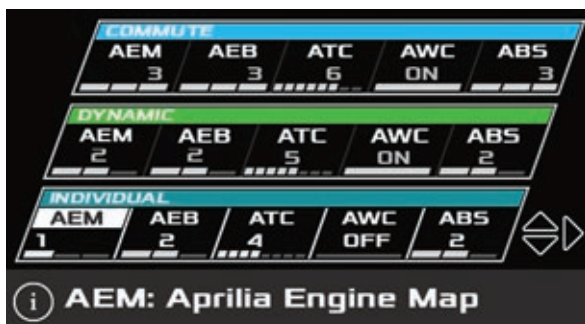
man nicht verändern. Da hat Aprilia für die Straße „Commuter“ und „Dynamic“ und für die Rennstrecke „Challenge“ vorprogrammiert. In den persönlichen Modi „Individual“ und „Time Attack“ kann man das Leistungsmapping, die Motorbremse, die Traktionskontrolle, die Wheeliekontrolle und das Kurven-ABS beeinflussen. Dazu gibt es einen Schaltassistenten und einen Tempomaten sowie Kurvenlicht. Aprilia hat keine

Daten zu den unterschiedlichen Leistungsmodi mitgeteilt, aber Unterschiede sind deutlich spürbar.

Oben auf der linken Lenkerarmatur befindet sich ein Joystick, mit dem man in den Straßenmodi den Tempomaten bedient. In den beiden Trackmodi kann man hiermit vor jeder Kurve die achsstufige Traktionskontrolle verstellen. Das gut ablesbare TFT-Display informiert über die Einstellungen und bietet neben einer Ganganzeige eine vollwertige Tankanzeige.

660 statt 900

Die RS 660-Baureihe wird gleichzeitig die Ablösung für die aktuellen 900er sein.



Sowohl die Dorsoduro als auch die Shiver werden nach heutigem Wissensstand eingestellt. Beide Modelle erfüllen Euro 4, es würde wohl wenig Sinn machen, sie für Euro 5 zu modifizieren, um sich dann Konkurrenz im eigenen Hause zu machen.

Nominell haben die 900er nur etwas weniger Leistung als die 660er. Tatsächlich bieten die 660er aber wohl doch ein paar PS mehr und auf alle Fälle eine bessere Fahrdynamik, weil sie doch um einiges leichter und agiler sind.

Trotzdem können die 660er (sowohl RS 660 als auch zukünftige Tuono 660) die Dorsoduro und Shiver nicht ersetzen. Sie sind weder ein richtiges Naked Bike noch eine Supermoto sondern eine andere Kategorie. Es sind eher kleine Ableger von RSV4 sowie Tuono V4, und das Design der neuen Twins und der Vierzylinder ist so ähnlich, dass man sie leicht verwechseln kann.



Der Ölmesstab ist nicht so gut zugänglich, aber das soll bis zur Serienproduktion noch geändert werden. Ein Schauglas würde die Ölkontrolle erleichtern.

Neu gestaltet ist die Front mit flacheren Scheinwerfern und in das Tagfahrlicht integrierte LED-Blinker. Laut dem Designer Miguel Galuzzi repräsentiert die RS 660 das neue Aprilia-Gesicht. Das lässt vermuten, dass die V4-Modelle in naher Zukunft ein entsprechendes Facelift erhalten. So alle zwei Jahre überarbeitet Aprilia ja die RSV4 und die Tuono V4, und jetzt ist die Anpassung auf Euro 5 fällig. Technisch könnten ein paar Erkenntnisse, welche bei der Entwicklung der RS 660 entstanden, in die Weiterentwicklungen der V4-Motoren einfließen, z. B. die geänderte Brennraumform und vielleicht auch der verlängerte Hub. Das würde bei einem Vierzylinder 1.318 Kubikzentimeter ergeben.

Ausgeliefert wird die RS 660 mit Soziussitzpolster. Ein Soloheck gibt es als Zubehör.



Wenig zu meckern

Ein paar Details sind an den Motorrädern, die noch aus der Vorserie stammen, negativ aufgefallen. Das eine und andere soll noch bis zur Serienproduktion geändert werden. So war ein Schlauch etwas unglücklich verlegt, so dass er direkt an der Öleinfüllschraube scheuert. Das war aber bereits bei einem Developmendbike, welches wir sehen konnten, geändert. Der Fersenschutz an der rechten Fußraste ist extrem klein ausgefallen, so dass gerne mal der rechte Stiefelabsatz an der Schwinge scheuert und diese verkratzt. Die Tanks waren nicht mit Klarlack überzogen, was eigentlich üblich ist, um die Aufkleber zu schützen, falls beim Tanken mal gekleckert wird. Der Lichtschalter zum Auf- und Abblenden steht etwas weit vor, so dass man oft beim Kuppeln ungewollt das Fernlicht einschaltet. Alles Peanuts und größtenteils leicht zu ändern.

Zubehör

Wie es heutzutage üblich ist, bietet Aprilia gleich zum Produktionsstart ein Zubehör-



V4 (links) und Twin sehen sich jetzt schon - vor dem zu erwartenden Facelift - sehr ähnlich.

programm an. Da gibt es zwei Auspuffanlagen (Straße und Rennstrecke) von Akrapovic mit rechtsseitigem Carbonschalldämpfer, gefräste Handhebel, einen Komfortsitz, eine höhere Scheibe, einen Kennzeichenhalter aus Carbon, eine Software für die Schaltungsumdrehung mit Pit Limiter sowie eine USB-Steckdose und die Multimediaplattform MIA usw.

Sie kommt jetzt

Die Produktion der RS 660 ist Mitte Oktober angelaufen. Die Auslieferung an die Händler in Europa soll Ende Oktober/Anfang November beginnen. Das ist für diese Saison selbstverständlich zu spät - da hat Corona den ursprünglichen Plänen einen Strich durch die Rechnung gemacht. Aber damit sollte sicher gestellt sein, dass zum Saisonbeginn 2021 genug Maschinen im Handel vorrätig sind, damit man mit den ersten schönen Sonnentagen starten kann.

Dann wird es voraussichtlich auch bereits schon das nächste Modell mit dem 660er-Motor geben: Tuono 660. Die Tuono un-



Im Zubehörprogramm gibt es zwei verschiedene Auspuffanlagen.

terscheidet sich nach bisherigen Informationen hauptsächlich durch einen höheren Rohrlenker und ein modifiziertes Plastikkleid von der RS. Sie bietet also eine etwas bequemere Sitzposition und zeigt ein wenig mehr vom Motor. Die Tuono wird mit 95 PS angeboten. Selbstverständlich ist auch hier eine Drosselung auf 48 PS möglich.

Eine dritte Maschine mit dem neuen Paralleltwin steht bereits in den Startlöchern. Im Herbst 2021 wird die Tuareg 660 ihr Debüt feiern. Das ist dann eine Straßenenduro mit langen Federwegen und Drahtspeichenrädern. Weitere Modelle mit dem Motor sind denkbar.

Kein vergleichbares Motorrad

Die RS 660 ist ein sportliches Motorrad aber kein konsequentes Sportbike, eher etwas bequemer und gemäßiger. Ein direktes Gegenstück zu dieser Maschine gibt es zur Zeit nicht auf dem Markt. Andere Twins mit ähnlichem Hubraum (Kawasaki Z 650, Royal Enfield Intercep-



Der Motor ist tragendes Element in der Fahrwerkskonstruktion.

tor) haben eine komplett andere Grundausrichtung.

Das letzte zweizylindrige Sportmotorrad in dieser Größenordnung war wohl die Ducati 748/749.

Die 749 von 2005 leistet 108 PS, das sind ein paar Pferdchen mehr als die Aprilia zu bieten hat. Die Ducati wiegt aber etwa 20 Kilogramm mehr als die RS 660. Und preislich spielt das Motorrad aus Bologna in einer anderen Liga. Vor 15 Jahren mussten für die Diva di Bologna etwa 13.500 Euro auf den Händlertresen geblättert werden.

Aktuell kommt die Ducati Supersport der RS 660 am nächsten. Da feuern 937 Kubikzentimeter 113 PS ab, diese bewegen 217 Kilo-



Für eine Umkehrung der Schaltfolge muss bloß der kleine Hebel auf der Schaltwelle um 180 Grad gedreht werden. Eine passende Software für den Blipper gibt es als Zubehör.

gramm. 13.295 Euro sind für das Motorrad aus Bologna zu bezahlen.

Die Aprilia steht inklusive Nebenkosten mit 10.770 Euro in der Preisliste. Eine Factory-Variante der RS 660 gibt es (noch) nicht. Ob so eine besser ausgestattete Version demnächst das Programm erweitert, darauf wollte man sich bei Aprilia nicht festlegen. Falls ja, könnte die auch etwas sportlicher sein mit tieferen Stummeln.

Die Aprilia RS 660 wird serienmäßig mit einem Soziussitzpolster ausgeliefert. Nimmt man dieses ab, befindet sich darunter eine Platte, auf der man gut eine Gepäckrolle oder eine Hecktasche befestigen kann. Das Soloheck mit den zwei hochstehenden Windspilten ist als Zubehör erhältlich.

Wie schon so oft, bietet Aprilia teilweise ungewöhnliche Farbkombinationen an. Am gefälligsten für den Allgemeingeschmack ist wohl die schwarze Maschine mit roten



Die Bremsanlage stammt von Brembo. Hinten ist ein Zweikolbenfestsattel oberhalb der Schwinge montiert.

Aufklebern, rotem Vorderrad und ebensolchem Sitzbankbezug.

An die Zeiten von Loris Reggiani im GP-Sport erinnert eine andere Lackierung mit lilaviolett und rot, ebenfalls mit Felgen in Rot und Schwarz.

Acid Gold nennt Aprilia eine dritte Farbvariante, die ein wenig an das Limongrün der Moto Guzzi V7 Sport erinnert - aber mehr Limone und weniger Grün. Diese Variante verzichtet auf einige der Aufkleber, wirkt damit dezenter und ein wenig edler.

Technische Daten: Aprilia RS 660

Motor:	zwei Zylinder Reihe	Reifen vorne:	120/70 ZR17
Bohrung x Hub:	81,0 x 63,9 mm	Reifen hinten:	180/55 ZR17
Hubraum:	659 cm ³	Bremse vorne:	2 x 320 mm Ø
Leistung:	100 PS bei 10.500 U/min		2 x Vierkolbenfestsattel
Drehmoment:	67 Nm bei 8.500 U/min	Bremse hinten:	1 x 220 mm Ø
Getriebe:	6 Gänge		1 x Zweikolbenfestsattel
Sekundärtrieb:	Kette	Tankinhalt:	15,0 Liter
Federung vorne:	USD-Telegabel, Ø 41 mm	Radstand:	1.370 mm
Federweg vorne:	120 mm	Sitzhöhe:	820 mm
Federung hinten:	Monofederbein	Gewicht getankt:	184 kg
Federweg hinten:	130 mm	Preis:	10.770 Euro

Italjet bei KSR

Die österreichische Firma KSR hat den Import der Marke Italjet für die Länder Deutschland, Frankreich, Griechenland und Österreich übernommen. 2018 hat Italjet einen neuen Dragster auf der EICMA präsentiert. Bereits in den neunziger Jahren gab es einen Roller mit dieser Bezeichnung. Mit Gitterrohrrahmen und Achsschenkel lenkung war dieser Scooter damals eine revolutionäre Konstruktion, die mehr als 70.000 Käufer fand.

Den neuen Dragster mit den gleichen technischen Merkmalen will man vorerst mit 125 (15 PS) und 250 Kubikzentimetern (20 PS) anbieten. Bisher wurden weder die Preise noch ein Liefertermin genannt.

KSR ist Importeur verschiedener Zweiradmarken, darunter Benelli.



Die Produktion des auffälligen Rollers soll bald starten.

Ducati Scrambler 1100 Dark Pro

Ab sofort liefert Ducati die große Scrambler in der Pro-Version auch mit einer mattschwarzen Lackierung an die Händler aus. Bei verschiedenen Abdeckungen für Auspuff, Krümmer und Kühler handelt es sich um natureloxierte Aluminiumteile. Dazu sind klassisch runde Spiegel verbaut. Während die normale Scrambler 1100 Pro 13.555 Euro kostet, soll die Dark-Version bereits ab 12.795 Euro erhältlich sein und die Verkaufszahlen der großen Scrambler-Baureihe verbessern.

Die große Scrambler bietet Ducati als Dark-Variante etwas billiger an.



Messen abgesagt

Nach der Intermot in Köln und der in Mailand stattfindenden EICMA wurde nun auch die Swiss Moto in Zürich, die größte schweizer Motorradausstellung, wegen des Corona-Virus abgesagt. Auch die Bike Austria Tulln, geplant für den nächsten Januar, wird nicht stattfinden. Ebenfalls die für den Febru-

ar geplante IMOT in München setzt coronabedingt im Jahr 2021 aus.

Es wird also schwer sein, in diesem Winter/Frühjahr die neuen Modelle der Hersteller alle innerhalb einer Ausstellung zu begutachten. Einige Frühjahrs-messen halten zur Zeit noch an ihrer Planung fest, aber ob sie wirklich stattfinden können, ist zur Zeit ungewiss.

Kommt eine neue Mana mit zwei Vorderrädern?

Aprilia Moto Tre

Mit den dreirädrigen Rollern der MP3-Baureihe erzielt der Piaggio-Konzern in Frankreich und Italien hohe Verkaufszahlen. Bisher bietet man diese Technik noch nicht im Motorradsegment an. Dort hat Yamaha mit dem Niken bisher keine Konkurrenz. Aber in Noale prüft man nun, ob man nicht auch ein Motorrad mit zwei Vorderrädern bauen will. Es sind Patentzeichnungen entdeckt worden, welche ein entsprechendes Fahrzeug mit dem Antrieb der Mana zeigen. Als Automatikmotorrad ist das Mana-Konzept ideal, um neue Kunden, die vorher nicht Motorrad gefahren sind, anzulocken. Damit wäre das Motorrad so einfach zu fahren wie ein Roller und bietet durch die beiden Vorderräder mehr Sicherheit.

Christoph Wölper

* 12.12.1965

† 14.10.2020



**Du wirst
uns fehlen**

Deine Freunde von der
Dienstagsschraubergruppe bei mmk

Ducati überrascht mit einem Detail

Ducati Multistrada V4

Scheibchenweise verrät Ducati nach und nach Details zur neuen Multistrada V4 oder streut „Erlkönigbilder“ unter das Volk. Dass diese Maschine ein Abstandswarnsystem bekommt, wurde schon vor langer Zeit angekündigt. Jetzt verriet man Einzelheiten zum Motor, und am 4. November soll das komplette Motorrad im Internet präsentiert werden; die Herbstmessen fallen ja wegen Corona aus.

Das Herzstück der komplett neuen Multi ist ein V4-Motor. Dieser wurde jedoch nicht von der Panigale übernommen und den Anforderungen einer Tourenmaschine angepasst, sondern teilweise neu konstruiert. Der Verzicht auf die Desmodromik verringert die Produktionskosten und ermöglicht extrem lange Wartungsintervalle.

Ja, dieses ist das erste Ducati-Triebwerk ohne Zwangssteuerung der Ventile seit den GTS-Modellen in den siebziger Jahren.

Unverändert hält Ducati an dem Zylinderwinkel von 90 Grad fest. Genauso wie bei der Panigale lässt man die Kurbelwelle rückwärts rotieren, um die Kreiselkräfte der Räder ein wenig auszugleichen. Ebenso

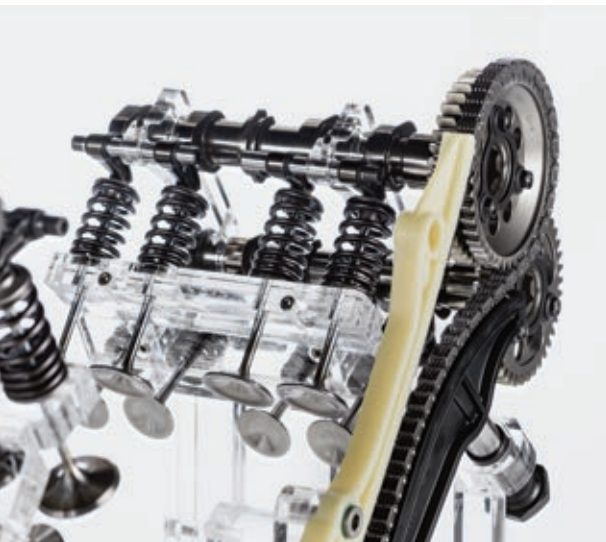


Kompakt präsentiert sich der V4 Granturismo für die Multistrada.

beträgt der Hubzapfenversatz weiterhin 70 Grad, was zur bekannten Zündfolge 0°-90°-290°-380°-720° führt. Ducati nennt das „Twin Pulse“, weil immer zwei Zylinder dicht hintereinander zünden.

Mit von 81 auf 83 Millimeter vergrößerten Kolben wächst der Hubraum auf 1.158 Kubikzentimeter.

Desmodfans müssen tapfer sein: Das sind normale Ventilfedern.





***Bei den vorderen Zylindern treibt die Steuerkette die Einlassnockenwelle an, diese ist per Zahnradern mit der Auslassnockenwelle verbunden.
Bei der hinteren Zylinderbank ist es umgekehrt***

Der Arbeitsweg der Kolben bleibt mit 53,5 Millimetern unverändert. Der neue V4 ist also noch kurzhubiger als der bisherige V4 1100.

Komplett neu sind die Zylinderköpfe. Pro Bank werden zwei Nockenwellen durch einen Mix von Steuerkette und Zahnradern angetrieben. Für den Gaswechsel sorgen vier Ventile je Brennraum, und diese Ventile (Einlass 33,5 mm Ø, Auslass 26,8 mm Ø) werden durch normale Ventildfedern geschlossen. Für das Öffnen sind filigrane Schlepphebel zuständig. Das Einstellen des Ventilspiels soll nur noch alle 60.000 Kilometer nötig sein. Auch die Zündkerzen sollen erst nach dieser Laufleistung, für die normale Motorradfahrer viele Jahre benötigen, gewechselt werden. Nach der halben Distanz ist ein Austausch des Luftfilters nötig. Alle zwei Jahre oder alle 15.000 Kilometer, je nachdem, was zuerst eintritt, sind das Motoröl sowie der Ölfilter zu erneuern. Diese langen Wartungsintervalle sollten die Unterhaltskosten gegenüber anderen Motorrädern deutlich senken.

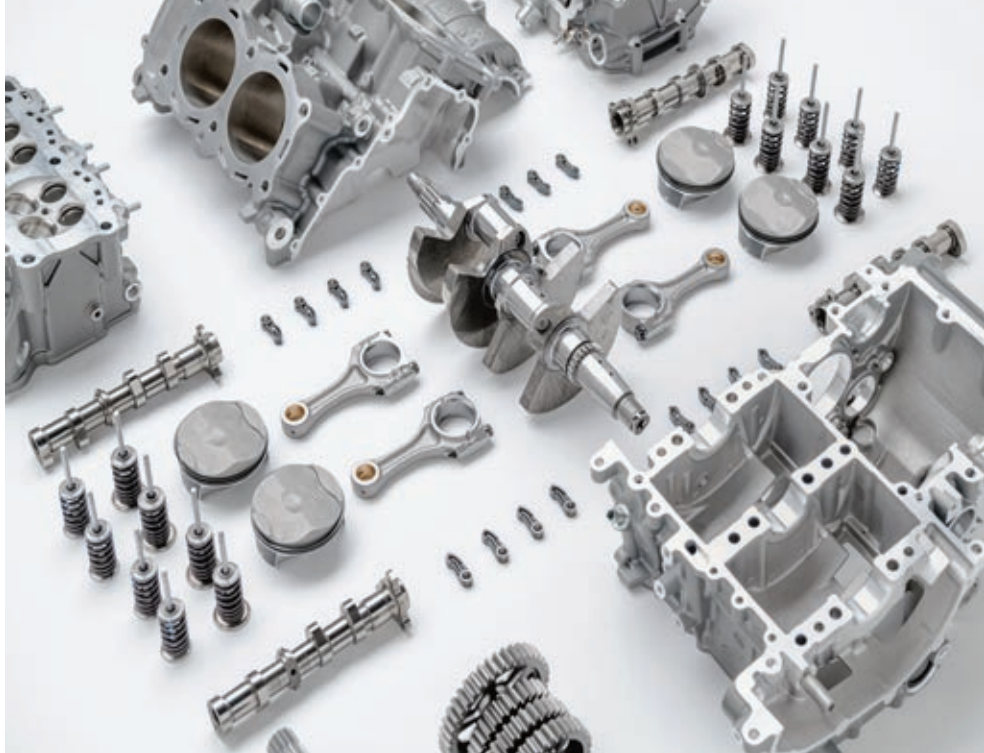
Der Ölkreislauf ist als ein Semi-Trockensumpfsystem mit drei Ölpumpen, eine für

die Ölversorgung und zwei für die Ölrückführung, ausgelegt. Die Kraftübertragung erfolgt über eine Ölbadkupplung mit Anti-Hopping-Funktion und ein Sechsgang-Getriebe.

Der V4 Granturismo, so hat Ducati den neuen Motor getauft, ist kompakter als der V2-Vierventiler mit 1.262 cm³. In Zahlen ist er 85 mm kürzer, 95 mm niedriger und 20 mm breiter. Und er soll nur 66,7 kg wiegen. Damit ist er 1,2 Kilogramm leichter als das V2-Herz der aktuellen Multistrada.

Die Durchmesser der ovalen Drosselklappen (entsprechen Ø46 mm) sind kleiner als beim Superbike und die Ansaugkanäle länger. Außerdem ist die Brennraumform anders gestaltet.

Im Gegensatz zur Panigale gibt sich der Tourenmotor mit 170 PS bei 10.500 U/min zufrieden und produziert ein maximales Drehmoment von 125 Nm bei bereits 8.750 Kurbelwellenrotationen pro Minute. Die Maximaldrehzahl ist durch den Verzicht auf die Desmodromik auf 12.000 U/min begrenzt. Die Panigale V4 erreicht ihre Maximalleistung erst bei 13.000 U/min.



***Der V4 Granturismo ist im Gegensatz zum
Desmosedici Stradale billiger zu produzieren.***

Die Leistungsunterschiede zur Multistrada V2, die 158 PS bei 9.500 U/min und 128 Nm bei 7.500 U/min mobilisiert, sind laut den Zahlen nicht besonders groß.

Um die Hitzeentwicklung zu vermindern und den Verbrauch zu verringern, läuft der V4 im Standgas nur auf zwei Zylind-

dern; die hintere Zylinderbank wird abgeschaltet.

Die neue Multistrada ist das erste italienische Motorrad mit einem Abstandsradar als Warnsystem. Diese Technik kann den Fahrer auf Gefahrensituationen hinweisen. Bei eingeschaltetem Tempomat und Geschwindigkeiten zwischen 30 und 160 km/h greift dieses System automatisch ein und kann sowohl bremsen als auch beschleunigen. Dabei sollen diese Fahrmanöver sanft ausgeführt werden, damit die Maschine unter allen Umständen beherrschbar bleibt. Man kann vier unterschiedliche Abstandsstufen einstellen. Zudem warnt die neue Technik vor Fahrzeugen im Toten Winkel.

Ähnliche Systeme werden auch andere Hersteller in diesem Herbst in ihren Premiummodellen präsentieren. Die Technik stammt von der deutschen Firma Bosch.

Regler für alle Ducatis 87,- €

10 Jahre Garantie, 1 Jahr
uneingeschränktes Rückgaberecht

Sowohl für Königschleife als auch für die neuen Modelle Änderung der Bordspannung von 6 auf 12 Volt ohne Austausch des Generators, zum Anpassen auf neue Akkutechnologien ist die Ladespannung einstellbar. Passend auch für alle Morini, Laverda, Aermacchi, Moto Guzzi und für alle brit. Motorräder (Lucas).

**Regler für ALLE!! anderen Motorräder sofort
lieferbar. Kompetente Beratung bei allen
Limaproblemen vom Generatorspezialisten.**

Kontaktlose Zündanlagen für viele Motorräder lieferbar

Bike Affairs Bredenbek

Jürgen Jäger-Volk, Heidberg 9, 24796 Bredenbek
Tel. 04334 640 Mobil 0160 286 4512
E-Mail jaeger-volk@bikeaffairs.de

Presseschau

Hier werden Artikel über italienische Motorräder, die zum Erscheinungszeitpunkt dieser Motalia-Ausgabe in anderen, aktuellen Zeitungen zu finden sind, erwähnt.

MV Agusta Brutale 1000 RR

Einen Bericht über die neue Brutale kann man in der Ausgabe Nr. 07/2020 der Zeitung „Motorradmagazin“ auf fünf Seiten lesen. Zwölf Abbildungen bringen das Motorrad und einige seiner Details den Lesern näher.

Moto Guzzi V 1000 G5

In der Ausgabe Nr. 11/2020 hat „Motorrad Classic“ den zweiten Teil eines Vergleichstests mit der Guzzi V 1000 G5 abgedruckt. Dieser Artikel mit acht Seiten und zwanzig Abbildungen stammt aus dem Jahr 1979.

Piaggio Medley 125/150

„Moto Mobil“ veröffentlicht auf fünf Seiten in dem aktuellen Heft einen Bericht über die Medley-Modelle 125, 125 S und 150. Zwölf Fotos schmücken den Text.

Ducati Racebike

Auf sechs Seiten befindet sich in der Ausgabe Nr. 11/2020 der Zeitung „PS“ mit acht Fotos eine Vorstellung eines Rennstreckenumbaus auf Basis der Ducati 999.

Cagiva Raptor

Auf sechs Seiten mit zwölf Bildern findet man in der aktuellen Ausgabe von „MO“ einen Bericht über die unverkleidete Cagiva mit dem Suzuki-V2-Motor.

Ducati Scrambler 1100 Pro

Die Zeitung „Motorrad & Reisen“ hat einen Fahrbericht auf vier Seiten veröffentlicht. Sieben Fotos übernehmen die Darstellung der großen Scrambler in dem Heft Nr. 101.

Aprilia Moto 6.5

In der Rubrik Youngtimer hat der „Tourenfahrer“ dem Designbike aus Noale vier Seiten gewidmet. Zwölf Bilder garnieren in der Ausgabe Nr. 11/2020 den Text.

Lust[®]

Motorrad GmbH

Exklusive italienische Motorräder im Großraum Köln



Motorrad Lust GmbH
50677 Köln • Bonner Wall 124
Tel.: 0221 / 93707070 • Fax.: 0221 / 93707077
www.motorrad-lust.de

Benelli TNT 125

Drei Minibikes stehen im Focus eines Vergleichs im „Motorradmagazin“. Hierfür wählte die Redaktion folgende Motorräder aus: Benelli TNT 125, Brixton Crossfire 125 XS und Honda Monkey. Diese kleinen Motorräder setzen sich auf nicht ganz acht Seiten mit zweiundzwanzig Abbildungen in dem aktuellen Heft in Szene.

Ducati Diavel 1260 S

Der „Tourenfahrer“ lässt die zweizylindrige Ducati Diavel gegen die dreizylindrige Triumph Rocket 3 GT antreten. Auf etwas weniger als zehn Seiten wird den beiden Cruisern auf den Zahn gefühlt. Zweiundzwanzig Fotos füllen den Text in der Ausgabe Nr. 11/2020.



Ducati 750 SS

Mit der Ikone aus Bologna und besonders der dazugehörigen Motortechnik befasst sich „Klassik Motorrad“ in der Ausgabe Nr. 06/2020. Zweiundzwanzig Fotos begleiten den Wiederaufbau des Motors auf zehn Seiten.

Egli-Laverda 750

Eine zum Custombike umgebaute Egli-Laverda mit dem Zweizylindermotor nimmt in der aktuellen Ausgabe von „MO“ vier Seiten ein. Vier Fotos sorgen für die Bebilderung, zeigen das Motorrad und seine Einzelheiten.

Vespa Elettrica 45/70

In der Zeitung „Moto Mobil“ ist ein Bericht über beide Elektroroller zu lesen. Hier verteilen sich fünf Fotos auf zwei Seiten in der Ausgabe Nr. 34.

Piaggio MP3 500 HPE

Als Zwischenbilanz des Dauertests hat „Moto Mobil“ einen dreiseitigen Artikel in der Ausgabe Nr. 34 abgedruckt. Dieser beinhaltet sechs Fotos des dreirädrigen Rollers in der Business-Variante.

MV Agusta Rush 1000

Vier Seiten umfasst ein Fahrbericht der limitierten MV Agusta Rush 1000, die auf der Brutale 1000 RR basiert, in der Zeitung „PS“. Sechs Bilder präsentieren das Motorrad und ein paar seiner Details. Der Artikel ist in dem Heft Nr. 11/2020 zu entdecken.

Presseschau

Ducati 125 GP Quattro

In der Zeitung „Motorrad Classic“ wird die Geschichte der vierzylindrigen Ducati-Rennmaschine auf acht Seiten in der Ausgabe Nr. 11/2020 erzählt. Zwölf Abbildungen zieren den Artikel.

Ducati Scrambler 800 Icon Dark

Im November-Heft von „Motorrad News“ treffen vier Naked Bikes aufeinander. Die Kandidaten des Vergleichstests sind: Ducati Scrambler 800 Icon Dark, Kawasaki W 800 Standard, Royal Enfield Interceptor 650, Triumph Street Twin 900. Der dazugehörige Bericht erstreckt sich über nicht ganz zehn Seiten mit vierunddreißig Bildern.

Ducati Streetfighter V4 S

In einem Vergleichstest beleuchtet die Zeitung „Motorrad News“ die Unterschiede zwischen BMW S 1000 R und Ducati Streetfighter V4 S. Zu finden ist der Artikel über die beiden unverkleideten Motorräder in der Ausgabe Nr. 11/2020 mit achtzehn Fotos auf sechseinhalb Seiten.

Motobi Ardizio

Sechzehn Seiten der Zeitung „Klassik Motorrad“ sind dem Kraftei mit 125 Kubikzentimetern gewidmet. Dreiundzwanzig Abbildungen zeigen viele Details und auch das Innere des Einzylindermotors. Zu finden ist der Artikel in der Ausgabe Nr. 06/2020.

Umgezogen?

Bitte teilt uns rechtzeitig Eure neue Adresse mit!

Postvertriebsstücke sind vom Nachsendeantrag ausgenommen und werden oft nicht an den Absender zurückgeschickt. Meist werden die nicht zugestellten Hefte von der Post vernichtet. Damit Eure Adressenänderung berücksichtigt werden kann, muß uns Eure neue Anschrift spätestens am 25sten des jeweiligen Vormonats vorliegen.

alte Adresse:

Name: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

Land: _____

neue Adresse:

Name: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

Land: _____

Vordruck ausfüllen und einschicken oder faxen an: Verlag Felix Hasselbrink, Raiffeisenstraße 16, 36275 Kirchheim-Frielingen, Fax 06628-915397.

Selbstverständlich kann die Adressenänderung auch formlos per E-Mail mitgeteilt werden. Eine kurze Nachricht an abonnement@motalia.de reicht.

75 Jahre MV Agusta

Teil vier, Roller und ein ähnliches Fahrzeug

Bei dem Namen MV Agusta denken die meisten Personen an die ruhmreiche Rennhistorie dieser Marke, an die Vierzylinder-Modelle der siebziger Jahre und die neueren Fahrzeuge seit der Wiederbelebung der Firma durch Claudio Castiglioni. Es gab aber auch Roller und leicht skurrile Gefährte.

Nachdem MV Agusta im Zeitraum 1945 bis 1948 die Modelle 98, 250, 125 und 125 TEL, alles Zweitaktmotorräder, entwickelt hatte, machte man sich daran, den ersten Roller der Firmengeschichte zu konstruieren. Es entstand der Scooter 125.

Im Vergleich zu Motorrädern sollen Roller leichter zu bedienen und komfortabler sein. Zudem bieten sie einen besseren Windschutz als unverkleidete Zweiräder.

Für das Erstlingswerk verwendeten die Ingenieure den Zweitakter aus der 125 TEL mit vier Gängen. Erst plante man ein



Der erste Roller-Entwurf (Tipo A) blieb ein Prototyp. Da gab es wohl Probleme mit der Kühlung. Die Federung der Einarmschwinge ist waagrecht unter dem Motor platziert.



Fahrzeug mit sichtbarem Motor, den man so ohne viele Änderungen vom Motorrad hätte übernehmen können. Doch dann entschied man sich für eine normale Rollerkarosserie. Für den

Der allererste Serienroller (Tipo B) von MV Agusta sah dann doch so aus, wie ein Roller damals halt aussah. Das machte eine Gebläsekühlung für den Motor notwendig.



Links: Zuerst hatte der Scooter 125 in der Ausführung B einen sehr flachen Durchstieg.

Unten: Die zweite käufliche Version des Scooters hieß CSL (C Super Lusso) und hatte einen hohen Mitteltunnel als Luftkanal zum Motor.

Betrieb unter dem Blechkleid wurde der Zweitakter modifiziert und erhielt eine Gebläse-
 kühlung. Unverändert bleibt die Leistung mit 5 PS bei 4.800 U/min aus 123,5 Kubikzentimetern. Mit 85 Kilogramm Trockengewicht erreicht der Roller ungefähr 80 km/h.
 Der Antrieb zum Hinterrad erfolgt per Kette.



Der Scooter 125 CSL besitzt eine Ganganzeige in der Lenkermitte. Diese ist nachts sogar beleuchtet! Was für ein Luxus für damalige Zeiten.





Das vordere Teil des Beifahrertrittbrettes kann hochgeklappt werden, damit man Platz zum Ankicken des Motors hat.

Nach zwei voll-verkleideten Rollern kehrte MV Agusta zu den ursprünglichen Ideen des ersten Prototyps zurück. Mittlerweile gewonnene Erkenntnisse machten die Umsetzung möglich.



Dank des als Luftzuführungskanal ausgeführten Mitteltunnels kann der Motor fast unverändert aus einem Motorrad übernommen werden. Die Anströmung des Luftfilters ist nicht optimal.

Beide Räder mit identischen Dimensionen (10 Zoll) sind als austauschbare Stahlfelgen ausgeführt. Vorne und hinten erleichtert eine Einarmführung den Radwechsel. Das heißt, der Scooter 125 ist das allererste MV Agusta-Modell mit Einarmschwinge hinten. Das Federbein befindet sich waagrecht unter dem Motor. Die Vorderradführung erledigt eine gezogene Kurzschwinge einarmgabel. In seiner Bauzeit von 1949 bis 1951 entstanden verschiedene Versionen: der Prototyp A wurde noch vor dem Produktionsbeginn durch die Variante B ersetzt. Diese hatte noch einen sehr tiefen Durchstieg. Es folgten die Ausführungen C und CSL (C Super Lusso). Hier sorgte nun ein hoher Mitteltunnel für eine bessere Luftzuführung zum Motor, der sich wie bei den meisten Rollern unter dem Blechkleid unter dem Fahrersitz befindet.

125 CGT

1950 präsentierte MV Agusta den nächsten Roller, der sich optisch deutlich von dem bisherigen Modell unterscheidet. Der Motor ist jetzt nicht versteckt sondern gut zu sehen. Durch den hohen Mitteltunnel,



Die Version eins des CGT stammt in vielen Punkten vom Tipo A ab, hat aber einen höheren Mitteltunnel wie der CSL.

welcher den Fahrtwind direkt auf den Zylinder lenkt, kann auf die Gebläsekühlung verzichtet werden. Das insgesamt knappere Blechkleid lässt zusammen mit dem Pressblechrahmen mehr von der Technik sehen. Das gilt auch für den Tank und ein großes Staufach im Heck. Rahmen und Hinterradschwinge und so manches andere sind geändert.



Die zweite Version des CGT erkennt man gut an der geänderten Beleuchtung vorne und hinten.

Der CGT (C Gran Turismo) konnte zwar deutlich billiger als der CSL produziert und verkauft werden, doch die meisten Interessenten entschieden sich für den konventionelleren CSL, von dem etwa 2.500 Exemplare das Werk verließen.

Von dem CGT entstand auch eine 150er-Version, damit man auf den italienischen Autobahnen fahren durfte. Sechs Millimeter mehr Bohrung sorgen für 151,5 Kubikzentimeter.

Ovunque

So folgte 1951 bereits der dritte Scooter aus Varese.

Der Ovunque war eine komplette Neukonstruktion mit einem zentralen Rohrrahmen. Der bekannte Motor hat jetzt nur noch drei anstatt vier Gänge. Die Betätigung des Getriebes erfolgt nun per Handschaltung und Bowdenzügen. Vorher gab es eine Fußschaltung mit großer Schaltwippe, die von unten durch das Trittbrett ragte.

Die zweiarmige Hinterradführung ist mit dem Motor verschraubt. Motor und Schwingen federn gemeinsam. Das ist schon ein Vorläufer der Triebssatzschwin-



Motor und Schwingen sind zu einer Einheit verschraubt. Ein zentrales Federbein steht senkrecht hinter dem Zylinder.

ge. Das zentrale Federbein steht fast senkrecht unter dem Fahrersitz.

Vorne kommt nun eine Zweiarmsgabel mit je einem Federungselement pro Seite zum Einsatz. Es ist immer noch eine gezogene Kurzschwingengabel. Den Durchmesser der Räder verringerte man von zehn auf acht Zoll. Dafür wuchs der Durchmesser der Bremstrommeln von 100 auf 130 Millimeter.

Zuerst hatte der Ovunque mit dem sehr knappen Beinschild einen Schalldämpfer unter dem Motor. Später bekam er zwei Krümmer mit seitlichen Aus-



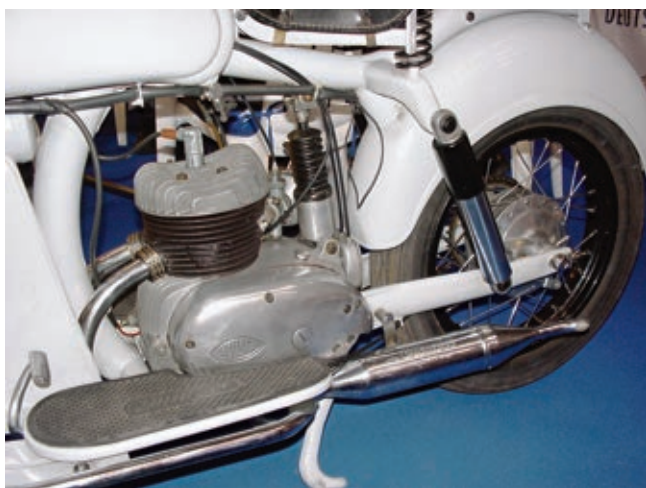
Minimalismus zur Kosteneinsparung. Der Ovunque ist auf das Notwendigste reduziert. Das komplette Fahrwerk mit den kleinen Rädern wurde aber für dieses Modell neu entwickelt.

pufftöpfen wie beim Motorrad. Der Roller konnte damals zu einem äußerst konkurrenzfähigen Preis offeriert werden. Kostete der CGT um die 175.000 Lire, stand der Ovunque mit nur 141.000 Lire in den Preislisten. Der kleine Scooter entwickelte sich vielleicht auch deswegen zu einem guten Verkaufserfolg. Es rollten ungefähr 10.000 Einheiten vom Band.

Pullman

1953 überraschte MV Agusta die Zweiradwelt mit dem Pullman 125. Eine leicht skurrile Konstruktion irgendwo zwischen Motorrad und Motorroller. Inspiriert waren die Entwickler vermutlich von der ein Jahr früher vorgestellten Motom Delfino. Wieder kam der bewährte 125er-Motor mit einem Kolbendurchmesser von 53 Millimetern und einem Hub von 56 Millimetern zum Einsatz. Der Zylinder hat auch hier zwei Krümmeranschlüsse für Schalldämpfer auf beiden Fahrzeugseiten.

Wie beim Ovunque stehen nur drei Fahr-



In der ersten Serie hat der Pullman hinten rechts und links eine gekapselte Feder und zentral über dem Motor einen hydraulischen Dämpfer.

stufen bereit. Zuerst stattete MV Agusta das neue Modell mit einer Handschaltung aus, 1955 folgte die Umstellung auf eine Fußschaltwippe auf der rechten Seite. Teilweise vom Ovunque übernommen verbaute MV Agusta einen Zentralrahmen, der aus dicken Stahlrohren (Ø 50 bzw. 60 mm) zusammengeschweißt ist. Ein schützendes Blechschild gibt es nicht mehr. Dafür besitzt der Pullman 15 Zoll

große Räder und eine konventionelle Telegabel wie bei einem Motorrad. Auch der Tank befindet sich wie bei einem Motorrad hinter



Ein Pullman der ersten Serie noch mit nach rechts zeigendem Vergaser und ohne Fußschaltung. Faltenbälge unten an der Telegabel.



Die zweite Version des Pullmans mit Fußschaltwippe, echten Stoßdämpfern und einem geraden Ansaugstutzen.

dem Lenkkopf auf dem Rahmen. Der Motor und zwei Schwingenarme sind aber wie beim Ovunque miteinander verschraubt. Der Drehpunkt der Einheit, die sich über zwei gekapselte Federbeine gegen den Rahmen abstützt, befindet sich vor dem Motor. Beim Ein- und Ausfedern schwingen also Motor und Auspuffanlage mit. Zuerst wollte man auf eine Dämpfung des Hecks gänzlich verzichten, um die Produktionskosten gering zu halten. Doch das führte zu einem schaukeligen Fahrverhalten.

Links der Roller Ovunque mit kleinen Rädern, rechts das Motorrad 175 CS und in der Mitte der Pullman als Zwitterkonstruktion.



Also montierte man in der ersten Serie über dem Getriebe einen hydraulischen Dämpfer. Der vom Ovunque übernommene Motor besaß ja bereits eine passende Halterung oben auf dem Gehäuse. Später - in der zweiten Serie ab 1955 - machten hydraulische Stoßdämpfer anstelle der reinen Federbeine auf beiden Seiten den zentralen Dämpfer überflüssig. Dadurch konnte dann ein gerader Ansaugstutzen verwendet werden. Das erhöhte angeblich die Leistung um 0,2 PS.

Von dem Erfolg dieses Modells war man anscheinend bei MV Agusta selbst überrascht: Der Pullman verkaufte sich sehr gut, so um die 26.500 Exemplare des Typs fertigte MV Agusta. Nur zwei andere Modelle aus Varese erzielten höhere Produktionszahlen. Es gab Zusatzoptionen wie Schutzbügel, Beinschild, Beifahrersitz usw. Für die Beifahrerfußrasten gab es keine spe-



Fast schon eine unscheinbare Erscheinung im Stil der Konkurrenz ist der MV Agusta Chicco. Zuerst gab es den Chicco mit Einzelsitz und Gepäckträger, später (ab 1962) mit Doppelsitzbank.

ziellen Ausleger, diese wurden an der Schwinge verschraubt.

Sowohl in dem Pullman als auch in anderen Modellen experimentierte MV Agusta bereits Anfang der fünfziger Jahre mit einer Einspritzanlage für den Zweitaktmotor. Hier kam es aber nie zu einer Verwendung in der Serienproduktion.

1956 stellte MV Agusta die Produktion des Pullman ein. Das Modell Superpullman, ein Motorrad mit Preßblechrahmen (siehe Motalia 346) konnte an den Erfolg des Pullmans nicht anknüpfen.

Bik und Chicco

Nachdem es eine Weile im Programm von MV Agusta gar keine Roller mehr gegeben hatte, blitzten auf dem Mailänder Salon 1959 die Scooter Bik und Chicco im Scheinwerferlicht.

Das sind konventionell gestaltete Roller mit selbsttragender Stahlblechkarosserie, eine gewisse Ähnlichkeit mit manchem Konkurrenzmodell lässt sich nicht leugnen. Also eine ganz andere Designrichtung als die letzten Roller aus Varese.

Der Bik hat einen komplett neu konstruierten Viertakt-Motormit zwei Zylindern und 166 Kubikzentimetern. Damit wollte man die anderen Rollerhersteller übertrumpfen. Eine der Besonderheiten dieses Triebwerks sind semi-hydraulische Stößel. Ein zentraler Dell'Orto 18 MB-Vergaser war für die Gemischauflbereitung vorgesehen. Wie bei allen anderen bisherigen Mehrzylinder-Prototypen von MV Agusta kam es aber auch hier zu kei-

ner Serienproduktion.

Doch der Chicco mit der gleichen Karosserie hielt sich fünf Jahre im Programm. Auch hier ist der Motor eine komplette Neukonstruktion. Der Zweitaktmotor hat einen liegenden Zylinder mit 148/155 Kubikzentimeter Volumen sowie Gebläsekühlung. 5,8 PS bei 5.200 U/min stehen im Chicco 121 Kilogramm gegenüber. Das Gewicht begrenzt die Höchstgeschwindigkeit auf etwa 80 km/h. Im Schwingenkasten überträgt eine Duplexkette die Kraft zum Getriebe, welches sich neben dem Hinterrad befindet. Die Getriebeausgangswelle übernimmt auf direkte Art den Sekundärantrieb. Per Handdrehgriff kann man zwischen vier Gängen wählen.

Die 10-Zoll-Verbundräder haben eine Aluminiumnabe mit integrierten Trommelbremsen mit einem Durchmesser von 150 Millimeter und daran verschraubte Stahlfelgen. Der Chicco wurde 1964 nach etwas mehr als 3.000 Stück eingestellt und war der letzte Roller im Programm von MV Agusta.

Mostra Scambio in Reggio Emilia

Lange Zeit haben in Italien keine Veteranen-Teilemärkte stattgefunden. Entweder wurden sie abgesagt oder verschoben. Das galt auch für den Mostra Scambio in Reggio Emilia. Das ist einer der größten Teilemärkte des Landes. Normalerweise lockt er Ende März/Anfang April jährlich mehr als 30.000 Besucher an. Wegen der Corona-Krise verlegten ihn die Verantwortlichen auf Anfang Oktober, und damit war er einer der ersten Teilemärkte in diesem Jahr nach dem Lockdown.

Lange war ungewiss, ob und wie der Markt stattfinden würde. Schließlich wurde der Termin unter den allgemein üblichen Auflagen bestätigt. Eine Weile überlegten wir, ob wir dorthin fahren wollten oder nicht. Aber weil die Infektionszahlen zu dem Zeitpunkt relativ niedrig waren und in diesem Jahr ja schon so viel auf der Strecke geblieben war, machten wir uns auf den Weg in das gelobte Land. Unser Ziel war, ein oder zwei kleine Motos zu erstehen. Angepeilt war die Hubraumklasse 50 bis 175 Kubikzen-



Das erste Motorrad, welches mir gut gefiel, war diese Bianchi. Die war aber anscheinend schnell verkauft.

timeter. In dem Bereich sollte sich in Reggio eigentlich immer etwas finden lassen.



Die Fiera Reggio Emilia befindet sich in einem Industriegebiet gar nicht weit weg von der Autobahn. Der ei-

Die Gilera 125 GP mit zwei Zylindern und zwei obenliegenden Nockenwellen ist leider so gar nicht meine Preisklasse: 69.000 Euro.

gentliche Teilemarkt findet am Samstag und Sonntag statt. Am Freitag bauen die bis zu 1.600 Verkäufer (normalerweise) ihre Stände auf. Es ist möglich, bereits am Freitag ein Wochenendticket für 35 Euro zu kaufen. Am Freitag werden vermutlich die besten und interessantesten Geschäfte abgeschlossen. Da schieben dann schon einige glückliche Käufer Motorräder zu ihren Autos.

Das Messegelände umfasst 45.000 Quadratmeter, von denen sich 20.000 m² auf drei Hallen verteilen. Was normalerweise der Parkplatz der Messe ist, wird als Freigelände genutzt.

Beim ersten Rundgang am Freitagnachmittag war es doch noch etwas übersichtlich. Viele Verkaufsflächen blieben noch leer, und auch der Publikumsandrang hielt sich in Grenzen. Ich dachte: „Die fehlenden Händler werden wohl noch heute



Unterschiedliche Ducatis. In der Mitte eine Monster in Polizeiausführung und rechts eine echte Mike Hailwood Replica.

Abend oder in der Nacht kommen.“ Normalerweise ist das Gelände am Samstag und Sonntag immer proppenvoll. Schon beim ersten Rundgang entdeckte ich schnell ein paar Fahrzeuge, welche gut in das Beuteschema passten: Eine Bianchi 125 mit Trapezgabel und Geradwegfederung hinten, eine Moto Guzzi Cardellino 73 sowie zwei Ducati Cucciolos und eine Ducati 60 Sport. Diese Motorräder erst einmal im Geiste vorgemerkt und den Markt wieder verlassen, zurück zum Auto.



Eine wunderschöne Ducati 60 Sport. Der Motor ist eine Weiterentwicklung des Cucciolo-Motors mit drei Gängen und Fußschaltung. Gepäckträger, Soziussitz und der zweite Satz Stoßdämpfer sind Zubehör.



Auf den Veteranen-Teilemärkten gibt es komplette Motorräder, Neuteile, Gebrauchtteile und auch kuriose Umbauten. Das unten ist keine echte Mike Hailwood Replica sondern eine umgebaute Supersport mit Zahnriemenmotor aus den neunziger Jahren.



Ich war alleine auf den Teilemarkt gegangen und traf mich dort mit einem Freund. Meine Frau hatte keine Lust, schon am Freitagnachmittag den Markt zu besuchen. Wir hatten ja noch den Samstag und Sonntag, so blieb sie nach der langen Anfahrt lieber beim Wohnmobil. Während sie auf der einen Seite des Wohnmobils stand, wurde auf der anderen Sei-

te ein Fenster aufgebrochen und ihre Handtasche gestohlen. Darin befand sich unter anderem auch der zweite Schlüsselsatz für unser Fahrzeug.

Nach der ersten Klärung der Situation gingen Uli und ich nochmal auf den Markt und kauften auf die Schnelle, so als eine Art Kurzschlußreaktion, die Cardelino.

Danach war dann die Überlegung: Frustriert nach Hause fahren oder in Italien bleiben



Nachbaurahmen für Königswellen-Ducatis.

und am nächsten Tag nochmal auf den Markt gehen. Wir konnten das Fahrzeug aber nicht unbeaufsichtigt lassen, weil die dreisten Diebe ja nun Schlüssel dafür hatten.

Wir entschieden uns, die Nacht woanders an einem relativ sicheren Ort zu verbringen. Am nächsten Morgen kamen wir zurück. Ich besuchte noch einmal den Markt, während meine Frau bei dem Wohnmobil blieb und aufpasste.

Aber in so richtiger Kauflaune war ich nicht mehr, zudem uns ja auch ein Teil unseres Geldes bei dem Diebstahl abhanden gekommen war.



Da waren zwar ein paar Fahrzeuge, die mich reizten, aber ich kaufte nur noch einige Kleinigkeiten. Die Ducati 60 Sport im besten Zustand hat mir sehr gut gefallen. Aber die 4.500 Euro, die sie kosten sollte, hatten wir nicht mehr. Eine andere 60 Sport mit dem Caproni-Rahmen hatte den selben Preis. Eine schöne Cucciolo wäre mit 3.800 Euro etwas günstiger gewesen. Eine andere

Cucciolo wäre für 1.900 Euro zu haben gewesen. Aber die hatte noch den Motor aus der ersten Serie mit der Fußschaltung und Felgenbremsen - sonst wäre das was für meinen Freund Uwe gewesen. Für einzelne Cucciolo-Motoren wurden hohe Preise verlangt von 450 Euro (vergammelt und verrostet) bis hin zu 1.000 Euro. Über Nacht waren zwar noch einige Händler dazu gekommen, aber es blieben doch viele Standflächen unbesetzt. Und es waren auch deutlich weniger Besucher dort als in vorherigen Jahren - sicherlich Folgen der Corona-Krise.

Am frühen Nachmittag verließ ich den Teilemarkt, und wir fuhren noch zurück bis nach Süd-deutschland. In Italien wollten wir nicht nochmal übernachten.

Diese Cardelino 73 von Moto Guzzi aus dem Jahr 1960 hat in Deutschland ein neues Zuhause gefunden.

Hockenheim Classics 2020

Eine gelungene Veranstaltung, trotz Corona

Im September war es dann soweit. Die große Veranstaltung des VFV in Hockenheim. Die Hockenheim Classics, diesmal ohne Zuschauer, alles war gut organisiert, wir hatten alle unseren Spaß, und zugeschaut haben die, die nicht gefahren sind.

Wir, die „Scuderia il ruggito del Cervo“ waren gut vertreten: Harald mit seiner Ducati 900 SS Königswelle und der Aermacchi von Ray. Diese Maschine ist etwas ganz besonderes. Es handelt sich hier um die originale Rennmaschine von John Hartle, eben diese 350er Rickman-Metisse-Aermacchi mit Ultrakurzhubmotor, die er 1968 bewegt hat.

Alfred war mit seiner 350er Aermacchi auch wieder mit, und ich hatte meine 450er Ducati in der Klasse V (Clubsport 500 cm³ bis Bj. 1978) an den Start gebracht. Achim war abtrünnig und hatte sich mit seiner Einzylinder-Ducati bei der „Scuderia aglio e olio“ untergestellt.

Harald hatte mit der Ducati in der Klasse



John Hartle und Achim mit der Rickman-Metisse-Aermacchi bei einer anderen Veranstaltung.

X (Clubsport 1.000 cm³ bis Bj. 1978) im Training leider einen Sturz, konnte aber die Maschine wieder richten und ging im Rennen eins und zwei jedesmal als zweiter über die Ziellinie. Man muss korrekterweise sagen, dass der Erste nicht hätte in dieser Klasse star-



Dreikampf zwischen Suzuki T 500 (V39), Ducati 450 Desmo (V16) und BSA Gold Star (K45) im Motodrom von Hockenheim.

ten dürfen. Es war ein Holländer mit einer Ducati TT, der sich wahrscheinlich falsch angemeldet hatte.

Mit der Aermacchi ist Harald im Training mit 1 Minute 54.057 auf Pole Position gefahren, hatte aber dann im Rennen Pech und ist mit Motorschaden ausgefallen.

Ich hatte in Hockenheim einen riesen Spaß: Meine Ducati lief wie am Schnürchen, und ich konnte mich, dank der neuen Klasseneinteilung J, K und V, also 350er und 500er GP-Maschinen bis Bj. 1967, mit einer Norton Manx und einer BSA Gold Star auseinandersetzen. Dranbleiben war die Devisse, dann konnte ich noch kurz vor der schwarz-weißen Flagge die Beiden spatzzen und kam als achter ins Ziel. Für die gleichmäßigsten Runden bekam ich dann auch noch einen dritten Platz-(Glücks)-Pokal.

Achim fuhr die gleichgültigsten Runden und wurde damit erster in der Gleichmäßigkeitswertung.



Von links nach rechts: die Aermacchi von Alfred, die Rickman-Metisse-Aermacchi von Ray, die Ducati 450 von Werner und die Ducati 900 SS von Harald im Fahrerlager von Hockenheim.

Alles in allem eine gelungene Veranstaltung. Hier noch einmal vielen Dank an das Orgateam der DHM bzw. VFV, die Hockenheim GmbH, das Medical Center, alle Helfer, auch die Streckenposten und an unsere Mädels, die immer mit dabei sind.

Mit besten Grüßen aus dem Odenwald
„Scuderia il ruggito del Cervo“
Text: Werner Hennig, Fotos: André Kowr

SPEER

KOMMEN

HONDA Kawasaki SUZUKI aprilia KTM HONDA

Wannweiler Straße 65
72770 Reutlingen

Telefon 071 21/95 93 0
info@motorrad-speer.de

www.motorrad-speer.de

SPEER

Wunder in Italien

Die Corsarino ist wieder aufgetaucht

Im April 2019 wurden bei dem Veteranen-Teilemarkt in Reggio Emilia eine Moto Morini und eine Vespa aus einem Lieferwagen gestohlen (siehe Motalia Nr. 333). Jetzt ist eins der beiden Fahrzeuge wieder aufgetaucht.

Servus Felix,
es gibt auch noch Wunder in Italien.

Es war im Juli an einem Sonntag: Das Telefon klingelte, ich schaute auf die Nummer - Italien, sind bestimmt wieder die Oliven- und Weinhändler - und habe es durchklingeln lassen.

Zwei Tage später hat meine Frau das Telefon abgenommen, und es kam im gebrochenen Englisch:

„Here is the police from Italy.“ Meine Frau dachte auch schon an Verarsche, dann kam aber noch etwas von „stolen Moto Morini we found“.

Da war dann klar: Wir haben eine Chance auf meine Corsarino. Dann hat sie die E-Mail-Adresse aufgeschrieben, so habe ich dann Kontakt aufgenommen.

Die Morini war in Mailand - gottseidank nicht Palermo - dachte ich mir. Mit Hilfe von meinem Sohn, der in Englisch doch viel besser ist als ich, haben wir einige Mails bekommen und gesendet.

Dann das Beste: Der Polizist schrieb, die



So sah die Moto Morini Corsarino vor dem Diebstahl aus.

Freigabe des Gerichts wäre erfolgt - ob ich überhaupt noch Interesse an dem Motorrad hätte. Ich habe ihm geantwortet, dass ich das natürlich wieder haben will. Einen Zeitpunkt zum Abholen haben wir dann vereinbart bei Carabinieri Milano Greco.

Ich hatte den ganzen E-Mail-Verkehr ausgedruckt mit meinem Ausweis abgegeben und nach 45 Minuten bekam ich die Abholadresse.

Ein Autohof, der für die Polizei sämtliche Fahrzeuge einlagert (gestohlene, Versicherungsbetrug usw.) - der Hof war voll. Noch einmal 30 Minuten gewartet, bis das Moped aus dem zweiten Stock mit einem Stapler ausgelagert wurde. Da war sie nun - ein und ein halbes Jahr später. Motor fest, Tankdeckel fehlt, es wurde versucht, die Rahmennummer rauszuätzen - dementsprechend sah sie aus.

Jetzt steht die Morini bei einem Bekann-

Reifen Salewsky
Ihr Ansprechpartner für
Motorrad-, Pkw- u. Lkw-Reifen
Freie Tankstelle
21357 Bardowick · An der B 4 · Hamburger Landstr. 65
☎ (0 41 31) 12 91 11

ten in Friedrichshafen, ein alter Morini-Rennfahrer, der hilft uns auf die Sprünge.

Alfons habe ich in Friedrichshafen bei der Klassikwelt Bodensee kennengelernt. Da ist er mit seiner Rennsemmel um den Kurs geflitzt, in einer Lederkombi (Knochensack) von Luigi Taveri, auf dem Kopf einen Cromwell-Helm mit Unterschriften von Taveri, Redman und Agostini.

Alfons hat seine Morinis für Renn- und Privateinsatz alle selbst aufgebaut. Die Corsarino, so sagt er, ist immer gut für eine Fahrt nach Südtirol ohne Probleme.

Der Motor dreht wieder, das Getriebe schaltet. Als nächstes kommen die Vordergabel und die Elektrik dran, dann sollte wieder alles gut sein. Eine Stunde vor dem Diebstahl in Reggio hatte ich Alfons noch getroffen.



Alfons auf einer seiner Moto Morinis bei einer Veteranenveranstaltung.

Nur von der Vespa gibt es keine Spur.
Also glaubt fest an Wunder aus Italien!
Mario Heitzmann

**DUCATI**
MELLE



**DUCATI**
MELLE
seit 2004

DUCATI MELLE - Superbike Centrum Melle GmbH - Industriestr. 24c - 49324 Melle - www.ducati-melle.de

Benelli 500 GP-Replica Story

Liebe Leser der Motalia, ich möchte euch die Geschichte der Entstehung meiner Benelli 500 GP-Replicas erzählen. Mein Name ist Hans Steinhögl aus Österreich. Ich fuhr von 1972 bis 1982 österreichische Staatsmeisterschaft und international mit zum Teil guten Erfolgen. Zweimal dritter in der Österreichischen Meisterschaft in der Klasse 500 cm³ auf Suzuki RG. Angefangen habe ich mit Aermacchi, Ducati und Laverda.

Seit meinem ersten Besuch eines Motorrad WM-Laufes 1971 am Salzburgring habe ich noch immer den infernaln Klang von Giacomo Agostinis MV Agusta im Ohr. Die Jahre davor, Ende der 60er Jahre, war sein größter Konkurrent Renzo Pasolini auf der Benelli mit ähnlichem Vierzylinderprinzip und offenen Megaphonen unterwegs.

Als ein Nachbar von mir eine Benelli 500 Quattro verkaufte, kam ich nach zwanzig Jahren Rennpause auf die Idee, diese zu erwerben und damit eine Rennmaschine mit vier offenen Megaphonen nach Vorbild der Benelli 500 GP von 1969 für Classic-Rennen aufzubauen. Also kaufte ich die Benelli.

Zu dieser Zeit wusste ich noch nicht, wo man die benötigten Teile für so ein Projekt



Viele klassische Teile wurden auf dem Veteranen-Teilemarkt in Imola gekauft.

bekommt. Also traf ich mich mit Bekannten, die schon mehr Erfahrung in der Classic-Szene hatten, bei ihrem Oldtimerstammtisch. Sie meinten, ich solle zum Teilemarkt nach Imola fahren, wo man das Nötige bekommen kann.

Eine Woche später war ich schon unterwegs nach Imola. Es war nicht ganz einfach, die richtigen Teile zu finden, aber das Wichtigste konnte mit nach Hause fahren: die vier geschwungenen Megaphone,

Hans Steinhögl nimmt mit seiner Benelli-Replica regelmäßig an Veteranen-Rennen teil.





Die erste Maschine entstand auf Basis einer Benelli 500 Quattro.

Brems- und Kupplungshebel, Ceriani-Gabel und -Stoßdämpfer, Ceriani-Bremsen, usw.

Daheim ging es dann richtig los: Alle nicht benötigten Serienteile und Aufhängungen wurden entfernt und der Rahmen verstärkt. Modelle für Tank, Sitzbank und Verkleidung waren anzufertigen, weil es damals diese Teile noch nicht zu kaufen gab. Die Stahlfelgen galt es durch Alufelgen zu ersetzen. Nachdem alle Aufhängungsteile für Tank, Sitzbank, Kotflügel, Fußrasten usw. an die richtigen Stellen gebracht wurden, ging es an das Motortuning. Vor dem Zerlegen wurde der Motor glasgestrahlt. Die Kurbelwelle wurde fein-

Getunter Motor mit großen Vergasern und vielen Einzelanfertigungen.

gewuchtet, zudem die Pleuel poliert und ausgewogen. Alle Simmerringe, Lager, Dichtungen ausgewechselt, ebenfalls Steuer- und Primärkette erneuert. Der Zylinderkopf wurde komplett überarbeitet und eine Racingnockenwelle sowie höher verdichtende Kolben eingebaut. Weitere Änderungen waren 32er Dell'Orto-Vergaser und eine große Ölwanne mit fünf Liter Gesamtinhalt.

Nach dem Einbau des

Motors in den Rahmen ging es um die Anpassung der Auspuffanlage, keine leichte Aufgabe.

Nachdem das Motorrad mit den restlichen Teilen zusammengefügt wurde, ging es zuerst auf die Waage. Das Ergebnis: 158 Kilogramm Trockengewicht.

Als dann die Benelli ihre ersten Töne von sich gab, hatten alle Beteiligten, ohne de-



ren unermüdlichen Einsatz das Projekt gar nicht möglich gewesen wäre, ein breites Grinsen im Gesicht. Jetzt war es an der Zeit, uns die gute Arbeit am Prüfstand bestätigen zu lassen.

Nach einigen Abstimmungsarbeiten bekamen wir schließlich 52 PS bei 10.500 U/min angezeigt. Wir waren zufrieden.

2003 bis 2008 fuhr ich mit diesem Motorrad sehr erfolgreich bei unzähligen Classic-Rennen.

Zwischenzeitlich entstanden noch zwei identische Benellis, wovon eine in die Schweiz verkauft wurde. Die zweite bauten wir für einen Freund von mir, mit dem ich das Benelli-Oldtimer-Racing-Team gründete, auf. Auch eine Benelli 750 Sei mit Cantilever-Federung und Bimota-Teilen ist in dieser Zeit entstanden. Aber das wäre eine eigene Geschichte.



Der Kawasaki-Motor ist stark modifiziert mit Verteiler vor der Kurbelwelle, Trockenkupplung und großer Ölwanne.

2007 reifte dann in mir der Plan, das Ganze zu verbessern, um der Benelli-Werksrennmaschine von 1969 gefahren von Renzo Pasolini möglichst nahe zu kommen. Meine Freunde, jeder ein Spezialist auf seinem Gebiet (Werkzeugmacher, CNC-Fachmann, Motorenspezialist, Schlossermeister) waren sofort genauso begeistert wie ich von der Idee. Weil die Werks-Benelli einen Doppelnockenmotor hatte und wir natürlich keinen Motor bauen



Es entstand ein komplettes Fahrwerk nach altem Vorbild.

können, nahmen wir den Motor einer Kawasaki 500 als Basis. Der Vierzylinder-motor wurde optisch mit Gussteilen (Ventildeckel), Mercury-Zündverteiler usw. dem Original angepasst.

Weiters wurde der Motor auf Trockenkupplung umgebaut. Dazu musste eine längere Getriebewelle angefertigt werden, um Platz für einen Simmerring zur Ölabdichtung zu haben. Und wieder sorgt eine große Ölwanne für einen Gesamteinhalt von fünf Litern.

Die Motorleistung wurde (mit Moriwaki-Kolben, Megacycle-Racingnockenwellen, größeren Ventilen Kibblewith, Kurbelwelle feingewuchtet, Pleuel poliert und ausgewogen, Zylinderkopf optimiert, 32er Dell'Orto-Vergaser) auf 72 PS bei 11.500 U/min am Hinterrad gebracht (Prüfstandsprotokoll).

Der Rahmen wurde der Werks-Benelli



Nach dem Vorbild der originalen Rennmaschine entstanden zwei Rahmen.

nachgebaut. Das war eine der schwierigsten Aufgaben unseres Projekts. Zuerst galt es, das richtige Rahmenrohr zu organisieren. Es wurde hochwertigstes Chrom-Molybdänrohr verwendet. Danach musste ein Rohrbearbeitungsbetrieb ausfindig gemacht werden sowie Werkzeuge für die verschiedenen Biegeradien und Rohrdurchmesser angefertigt werden.

Nachdem die Rahmenlehre mit den Fixpunkten für Steuerkopf und Schwingendrehpunkt fertig war, ging es darum,



Seit mehr als zehn Jahren läuft die Benelli zuverlässig und ist auch noch schnell.

die Rohre mit den Bögen an die richtigen Stellen anzupassen. Dabei mussten wir die Rohre mit null Spiel auf die Anlenkpunkte schleifen. Der Rahmen wurde dann WIG geschweißt, danach der Steuerkopf und die Schwingenlagerung grundgebohrt. Der Steuerkopf und die Kettenspannung sind exzentrisch verstellbar.

Als der Rahmen und der Motor fertig waren, ging es ans Zusammenfügen aller Teile: Ceriani-Gabel CNC-gefräst mit Magnesiumgabelbrücken, Ceriani-Doppelnockenbremsen vorne und hinten Magnesiumplatten, Ceriani-Stoßdämpfer, Veglia-Drehzahlmesser, Aluhochschulterfelgen mit Avon Classic Racing Reifen, hochfeste Aluminiumachsen, Ölkühler, Verkleidung, Tank, Sitzbank nach selbstgemachten Modellen gefertigt.



Solch anspruchsvolle Projekte kann man nur mit einem Team von Spezialisten realisieren.

Das Motorrad hat jetzt 20 PS mehr und ist 20 kg leichter (138 kg Trockengewicht) als die ersten drei Repliken mit dem Benelli-Motor und -Rahmen.

Mit der neuen Maschine bin ich seit 2009 in Österreich und im Ausland (200 Miglia di Imola, Bikers Classic Spa, Sachsenring Classic, Grab the Flag) unterwegs. Die Benelli gilt in Österreich als schnellster Viertakter in seiner Klasse.

(Kann auch mit der Paton 500 Bic mithalten.) Weil wir beim Rahmenbau gleich zwei Stück fertigten und weil das Ganze so gut funktionierte, entschlossen wir uns 2014 dazu, noch eine identische Replica aufzubauen. Die zweite Benelli im neuwertigen Zustand würde ich verkaufen, bei Interesse Informationen unter E-Mail andrea.steinhögl@liwest.at. Fotos von Hans Steinhögl und Erich Müllegger



Viele Gegner sehen die Benelli nur von hinten.

Es durfte stattfinden

Quota-Treffen in Romoos in der Schweiz

Seit 2002 (damals auch in der Schweiz) findet immer Mitte Juli das internationale Quota-Treffen statt. Ich freue mich immer sehr auf dieses Treffen der Guzzi-Enduro-Gemeinde, und als Dani und seine Frau Ursula als Organisatoren des 2020er Treffens die Location bekannt gegeben hatten, erfolgte sofort die Anmeldung und es wurden Pläne geschmiedet.

Das altherwürdige Hotel Kreuz in Romoos war perfekt für dieses Treffen, Zeltplätze in der Nähe gab es auch, denn nicht alle möchten ein Zimmer. Das Hotel war exklusiv für uns das Wochenende reserviert, perfekt wie sich zeigen sollte.

Dann ging jedoch das Corona-Virus um und das Treffen stand auf der Kippe.

Auszüge aus dem Chat im Forum <https://guzzienduro.org/>

„Aktuell frage ich mich, wie das wohl werden wird, wenn überhaupt.“

„Unser Multi-Kulti-Spektakel und die aktuellen Reise- und Einreisebestimmungen laufen da absolut nicht konform.“

„Ich drück uns trotzdem mal die Daumen.“

„Die Hoffnung stirbt zuletzt! Wird schon

noch klappen, ich bleibe Optimist.“

„Hallo Leute, bald ist es soweit, ich freue mich riesig auf das Treffen. Jens und ich fahren aus Richtung der Schwäbischen Alb Richtung Romoos ... Wer fährt dort auch Richtung Treffen? ... Vielleicht können wir ja gemeinsam die Anreise zum Quota-Treffen genießen. ... Wer kommt noch aus unserer Gegend?“

„Wann fährt ihr los?“

Zum Glück gab es dann doch grünes Licht, und es ist auch alles gut verlaufen, dafür noch einmal ein Dankeschön an die Behörden in der Schweiz, das super nette Team vom Hotel und an die Organisatoren.

Nicht das erst Mal hatte ich den Besuch des Quota-Treffens mit einer Tour zusammen mit meinen GS-fahrenden Kollegen Hans und Frank kombiniert.

So ging es dann eine Woche vor dem Treffen vom Nieder-

Die ersten Teilnehmer treffen in Romoos ein: Giorgio aus Montreux und Flora aus dem Schwaben-Ländle mit nagelneuer V85 TT Travel, mit der sie bald auf Weltreise gehen möchte.





Panoramablick

rhein über Eifel, Hunsrück, Pfalz und den Schwarzwald in das Berner Oberland, wo wir bei bestem Wetter die Passstraßen inklusive vieler kleiner Abstecher wie z. B. die Panoramastraße zum Oberaarsee oder zur Schwarzwaldalp genießen konnten. Solche Straßen fehlen mir und meiner Stelvio hier am Niederrhein, wo die höchste Erhebung der Rheindeich ist. Am Freitag hatte ich dann die Kollegen ihrem Schicksal überlassen und bin nach Romoos gefahren und tauchte dort in die Guzzi-Enduro-Welt ab - einfach super schön wie jedes Jahr.

Das Quota-Treffen schließt alle Guzzi-Enduros ein, alte NTX, TT sowie Stelvio und auch die neue V85 TT. Es hatten sich 64 Guzzisti aus 11 Ländern angemeldet und fast alle kamen auch. Ledig-

lich einige Teilnehmer aus UK, Slowenien und Skandinavien hatten wegen der Quarantäne-Regelungen bei der Wiedereinreise abgesagt, was natürlich schade aber auch verständlich war. Das Wetter war nicht mehr so perfekt, aber auch nicht wirklich schlecht, ein wenig Nässe stört Guzzi-Enduristen nicht.

Es gab ein großes Hallo, schön sich wieder zu sehen oder neu kennen zu lernen. Die Zelte wurden aufgebaut, die Zimmer wurden bezogen, Herman aus Belgien und ich hatten uns ein großes Zimmer geteilt und uns prima verstanden.

Danach dann viel Fachsimpelei, das eine oder andere leckere Eichhof-Bier und am

***Das alt-
ehrwürdige Hotel
Kreuz in Romoos
war perfekt für
dieses Treffen.***



Abend im großen, alten Saal ein deftiges Essen und natürlich das T-Shirt - ein perfekter erster Tag.

Am Samstag dann nach dem Frühstück die obligatorische Ausfahrt, leider konnte Arnold nicht mitfahren wegen einer defekten LiMa an seiner Quota 1000.

Im lichten Nebel ging die Fahrt durch das sehr schöne Entlebuch (UNESCO Biosphären Region) und weiter zur Fluonalp, wo wir sehr gemütlich leckere Giswiler Älplermagronä mit Apfelmus gegessen haben.

Am Nachmittag kam die Sonne doch noch durch, und die schöne Ausfahrt ging weiter, und an einem Panorama-Ausblick wurden noch Fotos gemacht.

Zurück in Romoos konnten wir das schöne Wetter genießen und das leckere Eichhof-Bier war sehr gefragt.

Beim sehr geselligen Abend und wiederum prima Essen wurden die obligatorischen Preise verliehen. Für welche Besonderheiten es einen Preis gibt, ist immer wieder spannend, und besonders spannend ist die Verkündung, wo im nächsten Jahr das Treffen stattfinden wird.

Es wird in Belgien sein, und ich freue mich schon jetzt auf das Treffen und die Fritten - und Bier brauen können die Belgier auch hervorragend.

Am Sonntag stand dann nach ausgiebigem Frühstück im schönen, alten Saal des Hotels leider die Heimreise auf dem Programm.

Meine Kollegen kamen nach Romoos, um mich abzuholen, bekamen natürlich ein paar kleine Sticheleien wegen den GS ab (Nor-

Viele Grüße an alle Italo-Fans - links Marco aus Südfrankreich, rechts ich.



***So muss eine Quota aussehen - rot!
Der große Ralf aus der Pfalz,
einer der Organisatoren
des 2019er Treffens.***

mal werde ich gemobbt, die GS-Typen sind eben knapp in der Mehrheit.) und los ging es, natürlich wieder komplett ohne Autobahn und möglichst wenig Bundesstraßen. Weil die Quota von Arnold vor Ort leider nicht zu reparieren war, kam es sehr gelegen, dass der alte Haudegen Ernst mit dem Transporter zum Treffen angereist war. So gelangte die Quota nach Lörrach zum Motorradhaus Renner, wo es Ersatzteile und prima Hilfsbereitschaft gab. Am späten Abend hatte Arnold uns eingeholt, und wir konnten die restliche Heimfahrt zu viert machen (zwei Guzzis und zwei BMWs - immerhin ein Unentschieden).

Herbert Janssen



Immer stärker

Moto Morini ist eine traditionsreiche Marke. 1937 gründete Alfons Morini die Firma in Bologna. Bis zum Verkauf an die Gebrüder Castiglioni im Jahr 1986 wurden Motorräder mit einem und zwei Zylindern bis zu 500 Kubikzentimeter gebaut. Danach wechselte die Marke mehrfach die Besitzer und produziert heute große V2-Motorräder mit 1.200 Kubikzentimetern. Aber das ist nur ein kleiner Teil der Geschichte.

Die komplette Historie erzählt der Belgier Wim Raeymaekers in seinem Buch „Sempre piu' forte“. Weil es bisher nicht so viel umfassende Literatur zu seiner Lieblingsmarke gab, beschloß der Moto Morini-Fan, selbst so viel wie möglich zusammen zu tragen und nieder zu schreiben. Dass diese Arbeit fast zehn Jahre dauern würde, hat er damals nicht geahnt. Auf unzähligen Reisen nach Italien lernte er viele Personen, die etwas mit der Geschichte von Moto Morini zu tun hatten, kennen. Er sammelte viel Material und bekam Zugang zu sehr vielen bisher unveröffentlichten Bildern.

Das Resultat der langen Arbeit ist ein dickes Buch mit 544 Seiten. Der Untertitel des zweisprachigen (italienisch und englisch) Werkes lautet: „The most complete history“. Und man kann sicher sein, dass nirgendwo anders die Historie dieser Marke ausführlicher erzählt wird als hier. Zuerst beleuchtet Raeymaekers die damalige Motorradwelt rund um Bologna, wo viele Hersteller und Zulieferer ansässig sind. Dann erfolgt ein Rückblick auf Moto M.M., ein Motorradhersteller, dessen Geschichte mit der von Alfonso Morini verknüpft ist. Der Mann bestritt viele Rennen auf den Motorrädern dieser Marke und war an der Firma beteiligt. Nun beginnt die eigentliche Moto Morini-



Geschichte. Ausführlich mit viel historischem Bildmaterial und umfangreichen Texten werden alle Straßenmodelle behandelt. Fast 200 Seiten belegen die Serienmaschinen vom allerersten Modell bis heute. Die technischen Daten befinden sich im Text, auf Tabellen wurde verzichtet.

Etwa 250 Seiten mit ebenfalls vielen Bildern und noch mehr Text sind dem Rennsport gewidmet. Denn wie sollte es anders sein, hat sich auch Moto Morini wie fast jeder andere italienische Zweiradhersteller im Motorsport engagiert. Egal ob auf der Straße, geschlossenen Rundstrecken, im Gelände oder bei Wüstenrallyes - Moto Morini war überall vertreten und konnte viele Erfolge feiern.

Das letzte Kapitel befaßt sich mit Prototypen. Bereits früh experimentierte die Marke mit aufgeladenen Motoren mit Tur-

Buchvorstellung

bolader und Kompressor, hier kam es aber nicht zur Serienfertigung.

Noch nie wurde die Geschichte der Marke Moto Morini so ausführlich erzählt, wie es Wim Raeymaekers hier tut. Ich hasse eigentlich diese Formulierung, aber „Sempre piu' forte“ ist wirklich ein Muss für jeden Moto Morini-Fan. Und selbstverständlich ist es ein gutes Weihnachtsgeschenk für jeden Freund italienischer Motorräder. Selbst wenn man weder Italienisch noch Englisch versteht, sind die vielen Fotos, Abbildungen und Zeichnungen mehr als sehenswert.

„Sempre piu' forte“ ist in keinem großen Verlag erschienen, sondern Wim Raeymaekers hat das Buch selbst in Italien drucken lassen und vertreibt es über die Homepage www.morinibook.com. Das Buch kostet 79 Euro zusätzlich Versand. Dieser ist mit 25 Euro von Belgien nach Deutschland leider nicht ganz billig. Das Buch wiegt immerhin fast zweieinhalb Kilogramm!

Unsere Kollegen von der Moto Morini-Zeitung „La Straga“ organisieren eine Sammelbestellung, um die Versandkosten zu reduzieren. Da sollte man bestimmt 15 Euro sparen können. Wer daran inte-



ressiert ist, kann sich an Werner Wilhelmi wenden: E-Mail: werner.wilhelmi@t-online.de. Die Sammelbestellung soll in der ersten Novemberhälfte erfolgen, also bitte umgehend den Werner Wilhelmi kontaktieren. Ansonsten kann das Buch bei Wim Raeymaekers bestellt werden.

Das Buch „Sempre piu' forte“ von Wim Raeymaekers hat das Format 56 x 22 cm. Auf 544 Seiten verteilen sich 588 Fotos, Abbildungen und Zeichnungen. Der Text ist in italienisch und englisch verfasst. Das Buch mit der ISBN: 9789464000573 kostet 79 Euro zuzüglich Versandkosten. Bestellbar ist es direkt beim Autor unter www.morinibook.com.







WITTEN u. WEBER

Herrenwiese 10
57319 Bad Berleburg
Tel.: 02751/6609
Fax: 6939
www.wittenuweber.de

MOTO GUZZI

Jetzt die neuen Modelle testen!



Sport - Sport - Sport

Sporttermine

06.11.-08.11. Valencia/E	GP
13.11.-15.11. Valencia/E	GP
20.11.-22.11. Portimao/P	GP

MotoGP

Sieben Rennen sind bereits gefahren, und trotzdem sind die ersten vier Fahrer in der Gesamtwertung lediglich durch vier Punkte voneinander getrennt. Andrea Dovizioso (Ducati) führt mit 84 Punkten die Tabelle an, aber Fabio Quartararo und Maveric Vinales (beide Yamaha) sind mit je 83 Zählern dem Italiener dicht auf den Fersen, und auch Joan Mir (Suzuki) ist mit 80 Punkten dicht dran. Drei Marken im Titelkampf. Aber auch andere Fahrer haben noch Chancen. Bei sieben ausstehenden Rennen kann viel passieren, und selbst der zehnte in der Tabelle hat nur 27 Punkte Rückstand auf Dovizioso.

Sieben Rennen innerhalb von zwei Monaten sollen nun die Entscheidung bringen. Da kann man sich keinen Nuller und erst recht keine Verletzung erlauben.

Runde acht in Barcelona/Spanien

Das Qualifying war für das Ducati-Werks-Team ein Desaster: Danilo Petrucci sicherte sich Startplatz elf, aber Andrea Dovizioso musste von Position siebzehn aus ins Rennen gehen. An der Ducati konnte es nicht liegen, denn Jack Miller und Johann Zarco parkten ihre Desmose-dicis in der zweiten Reihe auf den Plätzen vier und sechs. Die erste Reihe war komplett in Yamaha-Hand: Franco Morbidelli vor Fabio Quartararo und Valentino Rossi.

In der zweiten Kurve erlebte Ducati ein Drama. Es kam zu einer kleinen Berührung zwischen Pol Espargaro (KTM) und Petrucci. Petrucci wäre dabei fast gestürzt, konnte den Rutscher aber abfangen. Direkt dahinter fuhr Zarco, der einen schlechten Start gehabt hatte. Der Franzose lupfte kurz das Gas und bremste leicht, wodurch ihm in voller Schräglage das Vorderrad wegrutschte. Dovizioso, der nach einem guten Start an Zarcos Hinterrad klebte, konnte nicht ausweichen und stürzte ebenfalls.

Morbidelli führte vor Miller, Quartararo und Rossi. Aber Rossi fuhr schnell auf Platz zwei vor. Miller musste auch noch Quartararo passieren lassen und hatte nun Joan Mir (Suzuki) hinter sich.

Johann Zarco (5, Ducati) stürzte gleich zu Rennbeginn, und Andrea Dovizioso (04, Ducati) konnte nicht ausweichen.



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Sport - Sport - Sport



Foto: Team Pramac

Dicht hintereinander beendeten die beiden Ducati-Fahrer Jack Miller (43) und Francesco Bagnaia (63) das Rennen.

In der sechsten Runde überholte Quartararo Rossi und die drei Yamahas setzten sich ein klein wenig ab. In einem großen Verfolgerpulk, den Alex Rins (Suzuki) als sechster anführte, kämpften unter anderem Petrucci und Francesco Bagnaia (Ducati) um die Plätze.

Zur Rennmitte verbremste sich Morbidelli einmal am Ende der Gerade, musste über die Auslaufläche fahren und fiel etwas hinter Rossi zurück. Rossi fuhr jetzt die schnellsten Rundenzeiten, doch dann stürzte der mehrfache Weltmeister.

Nun hatte Quartararo fast drei Sekunden Vorsprung auf Morbidelli. Während zu Rennende fast alle Fahrer Probleme mit den Reifen bekamen, befanden sich die Suzukis auf dem Vormarsch: Mir hatte Miller überholt und schloss zu Morbidelli auf, auch Rins schnappte sich Miller. Zwei Runden vor dem Ziel hatte Mir Morbidelli eingeholt und machte kurzen Prozess mit dem Yamaha-Fahrer. Jetzt hatte er 2,7 Sekunden Rückstand auf Quartararo. In zwei Runden kam er bis auf eine Se-

kunde heran, aber dann war das Rennen zu Ende. Rins hatte auch mit Morbidelli ein leichtes Spiel und so standen erstmals in MotoGP zwei Suzuki-Fahrer gemeinsam auf dem Podest. Platz vier ging an Morbidelli. Miller, Bagnaia und Takaaki Nakagami (Honda) bildeten zu Rennende ein Trio im Kampf um die fünfte Position. Der Honda-Pilot hatte die beiden Ducatis eingeholt und war eigentlich schneller, aber er konnte nicht überholen. Auf den Geraden waren die Desmosedici schneller und in den Kurven standen sie ihm im Weg.

Die Aprilia-Fahrer Aleix Espargaro und Bradley Smith kamen auf den Plätzen zwölf und sechzehn ins Ziel.

Mit seinem Sieg übernahm Quartararo die Führung in der Gesamtwertung. Mir rückte auf Platz zwei vor. Maverick Vinales (Yamaha) beendete das Rennen auf der neunten Position und verlor dadurch genauso wie Dovizioso den Anschluß zur Tabellenspitze.

Nach dem Rennen in Barcelona verkündete Ducati, dass 2021 Miller und Bagnaia im Werksteam an den Start gehen. Zarco wechselt vom Avintia-Team zu Pramac-Ducati. Sein Teamgefährte dort wird Jorge Martín, der von Moto2 in MotoGP aufsteigt.

Ergebnis: 1. Fabio Quartararo (Yamaha); 2. Joan Mir (Suzuki); 3. Alex Rins (Suzuki); 4. Franco Morbidelli (Yamaha); 5. Jack Miller (Ducati); 6. Francesco Bagnaia (Ducati); 7. Takaaki Nakagami (Honda); 8. Danilo Petrucci (Ducati); 9. Maverick Vinales (Yamaha); 10. Cal Crutchlow (Honda).

Sport - Sport - Sport

Runde neun in Le Mans/Frankreich

In Frankreich war es kalt und vor dem Rennen begann es zu regnen. Das Rennen startete dann mit etwas Verspätung, damit die Teams die Motorräder umrüsten konnten.

In der ersten Runde ging es turbulent zu. Cal Crutchlow (Honda) hatte einen guten Start, fiel aber schnell auf Platz sechs zurück. Valentino Rossi (Yamaha) stürzte im Pulk bereits in der ersten Schikane, und ein paar Fahrer mussten neben die Strecke ausweichen.

Jack Miller hatte zuerst die Führung übernommen, aber noch in der ersten Runde zog Danilo Petrucci vorbei. Und in dem Windschatten des Führungsduos hielt sich Andrea Dovizioso. Hinter den drei Ducati-Piloten klaffte nach einer Runde schon eine Lücke von einer Sekunde zu Fabio Quartararo (Yamaha) und Pol Espargaro (KTM). Eine Sekunde später folgte eine Gruppe mit Crutchlow, Alex Rins (Suzuki), den beiden Aprilia-Fahrern Aleix Espargaro und Bradley Smith, sowie Alex Marquez (Honda).

Smith überholte erst Aleix Espargaro, dann gingen er und Crutchlow an Quartararo

vorbei. Doch etwas später lag der Aprilia-Fahrer im Kiesbett.

Rins arbeitete sich vom siebenten auf den vierten Platz vor. Nach der vierten Runde besaß er freie Sicht auf das Ducati-Trio, aber mit fast drei Sekunden hatten die Desmosediccis einen guten Vorsprung. Doch nun konnte Rins pro Runde etwa eine halbe Sekunde schneller als die Spitze fahren. Nach dreizehn Runden klebte der Suzuki-Pilot am Hinterrad von Miller, der schon im zweiten Umlauf die zweite Position an Dovizioso abgeben musste.

Rins konnte überholen, Miller konterte wieder. Das ging ein paarmal so, dann war Rins auch auf Platz zwei vor Dovizioso zu sehen.

Plötzlich hob Miller die Hand und fuhr mit technischen Problemen in den Notausgang. Kurz danach stürzte Rins. Jetzt führte Petrucci mit komfortablem Vorsprung.

Dovizioso konnte das Tempo von seinem Teamkollegen nicht mehr halten. Nun fuhr Alex Marquez schnelle Rundenzeiten, holte Dovizioso ein und verwies ihn auf Platz drei. Dann kam auch noch Pol Espargaro, der Dovizioso vom Podest verdrängte. Die absolut schnellsten Runden drehte zu Rennende Johann Zarco. Der Ducati-Fahrer war nach einem



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Drei Ducatis an der Spitze. Zu Rennbeginn schienen die Desmosediccis überlegen. Hier fährt Danilo Petrucci vor Jack Miller und Andrea Dovizioso.

Sport - Sport - Sport

Foto: Desmo Corse Photo Archiv



Nach einer bisher verkorksten Saison holte sich Danilo Petrucci (Ducati) den zweiten Sieg in seiner Karriere.

schlechten Start auf die vierzehnte Position zurück gefallen. Er arbeitete sich bis auf Platz fünf vor, und hätte das Rennen eine Runde länger gedauert, hätte er sich sicher auch noch Dovizioso geschnappt. Petrucci sicherte sich mit 1,3 Sekunden Vorsprung den zweiten Sieg in seiner MotoGP-Karriere. Alex Marquez erzielte als zweiter seinen ersten Podestplatz in dieser Klasse.

Der Tabellenführer Quartararo kreuzte als neunter hinter Stefan Bradl (Honda) und vor Maverick Vinales (Yamaha) die Ziellinie. Dadurch konnte Dovizioso Platz drei in der Gesamtwertung übernehmen und den Rückstand auf Quartararo auf achtzehn Punkte verringern.

Ergebnis: 1. Danilo Petrucci (Ducati); 2. Alex Marquez (Honda); 3. Pol Espargaro (KTM); 4. Andrea Dovizioso (Ducati); 5. Johann Zarco (Ducati); 6. Miguel Oliveira (KTM); 7. Takaaki Nakagami (Honda); 8. Stefan Bradl (Honda); 9. Fabio Quartararo (Yamaha); 10. Maverick Vinales (Yamaha).

Wieder ein neuer Sieger in diesem Jahr in Aragón/Spainien

Vor dem Wochenende wurde Valentino Rossi positiv auf Corona getestet. Der Yamaha-Fahrer durfte deshalb nicht zum Rennen anreisen.

Am ersten Trainingstag war es kalt, viele Fahrer klagten über wenig Gripp. Während kein einziger Ducatisti den Sprung in die Top Ten schaffte, sicherte sich Aleix Espargaro Platz sechs in der Zeitenliste.

Aber auf die Bestzeit fehlten dem Aprilia-Piloten 0,9 Sekunden.

Am ebenfalls kalten Samstagvormittag konnte keiner der Ducati-Fahrer seine Zeiten ausreichend verbessern, und so mussten sie versuchen, sich im Qualifying Eins für das Qualifying Zwei zu empfehlen. Aber nur die besten Zwei dürfen aufsteigen.

Jack Miller und Danilo Petrucci schafften den Sprung und sicherten sich schließlich die Startplätze fünf und acht, während Andrea Dovizioso als dreizehnter in der Zeitenliste stand.

Aber Dovizioso hatte einen guten Start und katapultierte sich auf die achte Position und hatte damit Alex Marquez (Honda) und Petrucci hinter sich. Die Führung übernahm Maverick Vinales (Yamaha) vor seinen Markenkollegen Fabio Quartararo und Franco Morbidelli. Als vierter folgte Alex Rins, der mit seiner Suzuki von Platz zehn aus ins Rennen gegangen war. In den ersten fünf Runden fuhr Vinales einen Vorsprung von 0,7 Sekunden heraus.



In Aragón kamen die Ducatis nicht über das Mittelfeld hinaus. Hier belegt Andrea Dovizioso (4, Ducati) Platz sieben vor Jack Miller (43, Ducati), Cal Crutchlow (35, Honda) und Johann Zarco (5, Ducati).

Aber dann hatte Rins die zwei Yamahas überholt, und es dauerte nur eine Runde, da klebte der Suzuki-Pilot am Heck von Vinales. Weiter hinten überholte Alex Marquez einen Gegner nach dem anderen.

In der achten Runde erkämpfte sich Rins die Spitze. Sein Teamkollege Joan Mir war mittlerweile dritter vor Morbidelli, und Quartararo spürte Marquez hinter sich. In einem größeren Pulk belegte Dovizioso die neunte Position.

Rins setzte sich vorne etwas ab. Vinales hielt Mir hinter sich. Zu den Beiden gesellte sich bald Marquez, während Quartararo Platz um Platz zurück fiel. Mir und Marquez überholten Vinales und machten sich daran, zu Rins aufzuschließen. Sie kamen auch beide heran, aber dann konnte Mir das Tempo nicht mehr halten. Marquez versuchte nun, Rins den Sieg streitig zu machen. Aber nach einem Hinterradrutscher in der Zielkurve war das Duell entschieden, und Rins holte sich

seinen ersten Sieg in diesem Jahr. Mir musste sich in den letzten Runden gegen Vinales wehren, behielt aber die Oberhand. Zwei Sekunden dahinter konnte Takaaki Nakagami (Honda) noch Morbidelli Platz sechs streitig machen. Vier Sekunden dahinter rettete sich Dovizioso knapp vor Crutchlow und Miller über die Ziellinie. Aleix Espargaro sah als dreizehnter die Zielflagge.

Jetzt gab es in zehn Rennen acht verschiedene Sieger und fünfzehn Fahrer standen auf dem Podest. Mir führt in der Gesamtwertung, obwohl er kein Rennen gewonnen hat. Nakagami ist fünfter in der

Tabelle ohne einen einzigen Podestplatz. Das beste Ergebnis des Japaners ist ein vierter Rang, aber er hat als einziger in allen Rennen gepunktet.

Es gibt nur sechs Stammfahrer und nur eine Motorradmarke (Aprilia), die bisher nicht auf dem Podest standen. Außer Aprilia und Honda hat jede Marke mindestens ein Rennen gewonnen.

Aprilia hat für diese Saison eine komplett neue Maschine mit anderem Motor gebaut. Aleix Espargaro wird nicht müde zu betonen, dass die neue GP-RS viel besser als das Vorjahresmodell sei. Aber bisher konnte Aprilia damit nur einen einzigen Top Ten-Platz erzielen.

Ergebnis: 1. Alex Rins (Suzuki); 2. Alex Marquez (Honda); 3. Joan Mir (Suzuki); 4. Maverick Vinales (Yamaha); 5. Takaaki Nakagami (Honda); 6. Franco Morbidelli (Yamaha); 7. Andrea Dovizioso (Ducati); 8. Cal Crutchlow (Honda); 9. Jack Miller (Ducati); 10. Johann Zarco (Ducati).

Sport - Sport - Sport

Zweites Rennwochenende in Aragón/Spain

Takaaki Nakagami (Honda) holte sich seine erste Pole Position in der MotoGP-Klasse und für viele war er der Favorit für dieses Rennen. Aber schon in der vierten Kurve schmiss der Japaner seine Honda ins Kiesbett. Zwei Kurven vorher wurde Jack Miller (Ducati) bereits von Brad Binder (KTM) abgeschossen.

Franco Morbidelli (Yamaha) hatte die Führung inne nach dem Sturz von Nakagami. Hinter sich hatte er Alex Rins (Suzuki), Johann Zarco (Ducati), Maverick Vinales (Yamaha), Fabio Quartararo (Yamaha) und Joan Mir (Suzuki), der von Platz zwölf aus gestartet war.

Andrea Dovizioso (Ducati) war von der Startposition siebzehn aus ins Rennen gegangen und belegte dank der Stürze vor ihm Position vierzehn.

Morbidelli hielt sich an der Spitze, nur Rins konnte am Italiener dran bleiben. Zarco zog als dritter seine Kreise und setzte sich von Vinales ab. Aber dieser wurde bald bedrängt von Mir und Alex Marquez (Honda). Beide konnten in den nächsten Runden überholen und verkleinerten nun den Rückstand auf Zarco.

Zur Rennmitte hatte der Ducati-Fahrer die zwei dicht hinter sich. Mir ging schnell vorbei. Marquez

benötigte mehrere Anläufe, hier konnte Zarco zuerst noch kontern. Doch dann hielt sich Marquez vorne und versuchte, Mir nicht davon fahren zu lassen. Dabei rutschte dem Spanier aber das Vorderrad weg.

Morbidelli setzte sich vorne leicht ab. Rins hatte als zweiter einen großen Vorsprung auf Mir. Zarco belegte Rang vier. Aber die beiden KTM-Fahrer Pol Espargaro und Miguel Oliveira befanden sich auf dem Vormarsch.

Weit hinten versuchte Dovizioso, die Angriffe von Aleix Espargaro abzuwehren. Doch der Aprilia-Fahrer überholte, und als sich Dovizioso verbremste, fiel er auch noch um ein paar Plätze zurück.

Pol Espargaro fing Zarco ein und knöpfte ihm Rang vier ab. Oliveira wollte ihm das nach machen, aber hier holte sich Zarco seinen fünften Platz zurück.

Aleix Espargaro setzte als neunter Quartararo unter Druck. Doch dann rollte er mit technischem Defekt an der Aprilia aus. Vorne waren die Plätze bezogen. Morbidelli siegte mit Abstand vor Rins,

***Ein seltenes Bild:
Aleix Espargaro (41,
Aprilia) vor Andrea
Dovizioso (04, Ducati).***



Sport - Sport - Sport

Mir und Pol Espargaro. Zarco hielt als bester Ducati-Fahrer Oliveira hinter sich. Danilo Petrucci (Ducati) sah als zehnter knapp vor Cal Crutchlow (Honda) die Zielflagge. Dovizioso querte als dreizehnter und drittletzter die Ziellinie.

Bei noch drei ausstehenden Rennen (falls sie denn stattfinden) werden maximal 75 Punkte vergeben. Rein rechnerisch können also noch vierzehn Fahrer den Titel gewinnen. Realistisch kommen aber nur die Spitzenfahrer von Ducati (Dovizioso), Suzuki (Mir und Rins) und Yamaha (Morbidei, Quartararo und Vinales) in Frage. Die Ducati-Piloten beklagen seit vielen Jahren die schlechte Fahrbarkeit der Desmosedici besonders beim Einlenken und Kurvenspeed. Die Ducati ist auf Power ausgelegt und hat ihre Vorteile auf schnellen Strecken. Aber nun folgen Kurse, auf denen weniger die Leistung und mehr die Fahrbarkeit gefragt ist.

Beim zweiten Rennwochenende in Misano musste Jack Miller wegen Leistungsmangel aufgeben. Seine Ducati hatte ein Abreißvisier angesaugt. Miller versteigerte das Visier für einen guten Zweck. Dieses Stück Plastikfolie erzielte ein Höchstgebot von 4.649 Euro!

Ergebnis: 1. Franco Morbidelli (Yamaha); 2. Alex Rins (Suzuki); 3. Joan Mir (Suzuki); 4. Pol Espargaro (KTM); 5. Johann Zarco

Das erste Rennen in Frankreich fand im Regen statt.

(Ducati); 6. Miguel Oliveira (KTM); 7. Maverick Vinales (Yamaha); 8. Fabio Quartararo (Yamaha); 9. Iker Lecuona (KTM); 10. Danilo Petrucci (Ducati).

WM-Stand (nach 11 Rennen): 1. Joan Mir (Suzuki) 137 Punkte; 2. Fabio Quartararo (Yamaha) 123 P.; 3. Maverick Vinales (Yamaha) 118 P.; 4. Franco Morbidelli (Yamaha) 112 P.; 5. Andrea Dovizioso (Ducati) 109 P.; 6. Alex Rins (Suzuki) 105 P.; 7. Takaaki Nakagami (Honda) 92 P.; 8. Pol Espargaro (KTM) 90 P.; 9. Jack Miller (Ducati) 82 P.; 10. Miguel Oliveira (KTM) 79 P.

Superbike-Weltmeisterschaft

Runde sieben in

Magny Cours/Frankreich

Jonathan Rea (Kawasaki) kam mit einem Vorsprung von 51 Punkten zum vorletzten Event der Saison nach Magny Cours. Würde er an diesem Wochenende zwölf Punkte mehr als Scott Redding (Ducati) erzielen, wäre das der vorzeitige Titelge-



Foto: worldsbk

Sport - Sport - Sport

winn für den mehrfachen Weltmeister.

Für Redding standen die Chancen nicht gut. Er kannte die Strecke von Magny Cours noch nicht, und dann regnete es auch noch. Mit den Pirelli-Reifen, die in der Superbike-WM vorgeschrieben sind, war der Brite noch nie im Regen gefahren. So musste er die Strecke und die Gummis erst kennen lernen.

Am Ende qualifizierte sich Redding für den zehnten Startplatz, während Rea seine Kawasaki in der ersten Reihe als dritter parkte. Die schnellsten Zeiten im Qualifying waren aber die beiden BMW-Piloten Eugene Laverty und Tom Sykes gefahren. Doch für die Beiden war das Rennen nach wenigen Sekunden bereits beendet: Garrett Gerloff (Yamaha) startete aggressiv aus der zweiten Reihe, sah eine Lücke, wo keine war, kollidierte leicht mit Sykes, der darauf stürzte und Laverty mit sich riss. Beide BMWs überschlugen sich mehrfach im Kiesbett.

Rea übernahm die Führung vor Gerloff, der dann aber hinter Michael van der Mark (Yamaha) und Alex Lowes (Kawasaki) zurück fiel. Redding reihte sich als neunter ein. Chaz Davies (Ducati) belegte die sechste Position.

Gerloff arbeitete sich wieder auf Platz zwei vor und attackierte Rea. Loris Baz (Yamaha) überholte Lowes sowie van der Mark und gesellte sich zum Führungsduo.

In der siebten Runde stürzte Gerloff, der wohl etwas übermotiviert war. Rea und Baz hatten einen deutlichen Vorsprung auf Lowes, der seinerseits weit vor van der Mark und Davies seine Kreise



Foto: worldsbk

Scott Redding (45, Ducati) benötigte eine Weile, um sich an die Regenreifen zu gewöhnen.

zog. Redding hing weiterhin auf der neunten Position fest und hatte einen deutlichen Rückstand zu den Fahrern vor ihm. Aber in den letzten acht Runden steigerten Redding und Rea das Tempo. Rea setzte sich vorne ab, fuhr in kurzer Zeit zwei Sekunden Vorsprung heraus und siegte überlegen.

Redding erreichte nun ähnliche Zeiten wie Rea, schloss schnell zu Michael Ruben Rinaldi (Ducati) auf und überholte diesen. Auch die Lücke zu Toprak Razgatlioglu (Yamaha) und Leon Haslam (Honda) konnte er zügig schließen. Redding war deutlich schneller als die beiden, kam aber nicht vorbei.

In der letzten Runde überholte Haslam wenige Kurven vor dem Ziel Razgatlioglu, war zu schnell und stürzte mit einem Highsider. Razgatlioglu musste ausweichen und Redding konnte innen vorbei fahren. So sicherte sich der Ducati-Fahrer noch Rang fünf hinter seinem Teamkollegen. Aber Rea baute seine WM-Führung weiter aus.

Sport - Sport - Sport

Ergebnis: 1. Jonathan Rea (Kawasaki); 2. Loris Baz (Yamaha); 3. Alex Lowes (Kawasaki); 4. Chaz Davies (Ducati); 5. Scott Redding (Ducati); 6. Toprak Razgatlioglu (Yamaha); 7. Michael Ruben Rinaldi (Ducati); 8. Xavier Fores (Kawasaki); 9. Michael van der Mark (Yamaha); 10. Leandro Mercado (Ducati).

Das Sprintrennen

Auch im Sprintrennen musste Redding vom zehnten Startplatz aus ins Rennen gehen. Aber mittlerweile kannte der Brite die Strecke und die Regenreifen besser. Mit einem guten Start belegte er schnell die sechste Position. In der zweiten Runde sah man die Ducati bereits auf dem vierten Rang. Rea, Lowes und van der Mark hatten aber bereits 1,7 Sekunden Vorsprung. In kleinen Schritten konnte Redding die Lücke zu van der Mark schließen.

In der achten Runde hatte die Ducati den Windschatten der Yamaha erreicht. Jetzt entbrannte ein heißes Duell um den letzten Podestplatz. Achtmal überholten sich

die Beiden, und am Schluss war es van der Mark, der sich den dritten Rang mit 0,15 Sekunden Differenz sicherte. Hinter Redding klaffte eine Lücke von etwa 3,5 Sekunden zu Davies. Dieser hatte sich gegen Baz durchgesetzt. Rea siegte mit mehr als zwei Sekunden Vorsprung gegenüber seinem Teamkollegen.

Ergebnis: 1. Jonathan Rea (Kawasaki); 2. Alex Lowes (Kawasaki); 3. Michael van der Mark (Yamaha); 4. Scott Redding (Ducati); 5. Chaz Davies (Ducati); 6. Loris Baz (Yamaha); 7. Michael Ruben Rinaldi (Ducati); 8. Garrett Gerloff (Yamaha); 9. Toprak Razgatlioglu (Yamaha); 10. Leandro Mercado (Ducati).

Keine Vorentscheidung im dritten Rennen

Aufgrund des guten Ergebnisses im Superpole Race durfte Redding nun aus der zweiten Reihe ins Rennen gehen. Das war die Chance, von Anfang an vorne mit zu fahren. Und diese Gelegenheit nutzte der Ducatisti: In der ersten Runde überholte er van der Mark, im zweiten Umlauf schnappte er sich Lowes und in der dritten

Runde klebte er am Hinterrad von Rea. Kurz danach übernahm Redding die Führung und setzte sich schnell ab. Rea hatte keine Chance, an der Ducati dran zu bleiben.

Aber Rea musste auch nicht siegen, ein dritter Platz würde ihm genügen,

Im Superpole Race qualifizierten sich die beiden Ducati-Werksfahrer für die zweite Startreihe.



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Sport - Sport - Sport

Scott Redding (Ducati) holte sich den Sieg im dritten Rennen und verhinderte damit eine vorzeitige Titelentscheidung.

um sich hier den Titel vorzeitig zu sichern. Doch von hinten stürmte mit Baz der nächste Gegner heran. Zur Rennmitte verlor Rea Platz zwei an den Franzosen. Da hatte der Titelverteidiger noch 1,6 Sekunden Vorsprung auf Davies. Doch auch dieser fuhr schneller als der mehrfache Weltmeister. Davies wollte den Podestplatz und er wollte seinen Teamkollegen im WM-Kampf unterstützen, auch wenn dessen Chancen auf die WM-Krone realistisch betrachtet nur minimal waren. Innerhalb von zwei Runden holte Davies Rea ein, und es dauerte nicht lange, da hatte er den Kawa-Fahrer auch überholt. Hinter den Beiden war das Feld auseinander gezogen. Es folgten van der Mark, Rinaldi, Lowes und Gerloff. Davies hatte sich schon etwas frei gefahren, aber in den letzten Runden kam Rea wieder heran und hoffte, noch überholen zu können. Das wäre die Titelentscheidung gewesen. Aber Davies, der immer noch um die Vertragsverlängerung bei Ducati kämpft, konnte die Angriffe von Rea abwehren und überquerte dicht vor dem Iren die Ziellinie. Damit war die WM-Entscheidung bis zum Finale vertagt. Aber selbst wenn Redding die letzten drei Rennen gewinnen sollte, fehlen Rea



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

nur noch drei Punkte zu seinem sechsten WM-Titel in Folge.

Ergebnis: 1. Scott Redding (Ducati); 2. Loris Baz (Yamaha); 3. Chaz Davies (Ducati); 4. Jonathan Rea (Kawasaki); 5. Michael van der Mark (Yamaha); 6. Michael Ruben Rinaldi (Ducati); 7. Alex Lowes (Kawasaki); 8. Garrett Gerloff (Yamaha); 9. Toprak Razgatlioglu (Yamaha); 10. Tom Sykes (BMW).

Runde acht in Estoril/Portugal

Vor dem Saisonfinale verkündete Ducati offiziell, dass Michael Ruben Rinaldi 2021 im Werksteam neben Scott Redding fahren wird. Chaz Davies muss das Team nach sieben Jahren, 27 Siegen und 86 Podiumsplätzen verlassen. Dreimal beendete der Brite die Saison auf dem zweiten Platz. 2011 gewann Davies die Supersport-Weltmeisterschaft, bevor er zu den Superbikes aufstieg.

Sport - Sport - Sport

Honda verlängerte vor dem Wochenende den Vertrag mit Leon Haslam. Auch Alvaro Bautista bleibt bei Honda. Der japanische Hersteller setzt damit auf erfahrene Fahrer mit einem zusammengerechneten Alter von 73 Jahren.

In den Freien Trainings war Scott Redding mit seiner Ducati deutlich schneller als die Konkurrenz. In der Superpole, in der die Piloten um die Plätze in der Startaufstellung kämpfen, überschlugen sich in den ersten Minuten die Ereignisse und die Motorräder der beiden Titelfavoriten: Redding stürzte, ohne vorher eine gezeigte Runde gefahren zu haben. Auch Rea ging zu Boden, aber er hatte wenigstens eine Rundenzeit geschafft. Nach dem Sturz von Rea wurde die Superpole unterbrochen. Als die Session fortgesetzt wurde, konnten Rea und Redding nicht teilnehmen, weil ihre Motorräder beschädigt waren. In der Superbike-WM sind ja keine Ersatzmotorräder zugelassen.

Die Pole Position sicherte sich Toprak Razgatlioglu (Yamaha) vor Leon Haslam

(Honda) und Garrett Gerloff (Yamaha). Für die zweite Reihe qualifizierten sich Chaz Davies (Ducati), Michael Ruben Rinaldi (Ducati) und Michael van der Mark (Yamaha). Während der Superpole reparierten die Mechaniker die Panigale von Redding, so dass der Brite noch wenige Sekunden vor dem Ende des Trainings auf die Strecke fahren konnte, um wenigstens zwei Testrunden zu drehen. Ohne Zeit musste Redding vom letzten Startplatz aus ins Rennen gehen. Rea stand auf Platz fünfzehn drei Reihen vor ihm.

Der erste Lauf

Razgatlioglu ging von der ersten Pole Position in seiner Karriere aus in Führung vor Rinaldi, Gerloff und Haslam. Davies hatte einen schlechten Start, belegte die siebente Position, und nach noch nicht einmal einer halben Runde wurde er bereits von Rea, der aus der fünften Reihe gestartet war, attackiert.

Nach zwei Runden hatte Razgatlioglu einen kleinen Vorsprung herausgefahren.



Foto: worldsbk

Toprak Razgatlioglu (54, Yamaha) hatte von der Pole Position aus den besten Start.

Sport - Sport - Sport

Gerloff übernahm Platz zwei, und Rea hing bereits im Windschatten von Rinaldi und Haslam. Redding steckte im Mittelfeld fest und belegte Position vierzehn. In der dritten Runde holte sich Rea Rang drei, Razgatlioglu baute seinen Vorsprung auf fast zwei Sekunden aus.

Im sechsten Umlauf rollte Redding mit Technikproblemen aus. Spätestens jetzt war der Titel vergeben. Rea setzte seinen Vormarsch fort und holte Gerloff ein. In seinem Slipstream zog er van der Mark und Davies mit sich. Doch dann stürzte van der Mark. Rea überholte Gerloff, dann setzte sich aber Davies gegen beide durch. Während jetzt Rea und Gerloff mit einigen Überholmanövern um den dritten Podestplatz kämpften, löste sich Davies von den beiden. Weit hinter diesen Fahrern fuhr ein großer Pulk, an dessen Spitze sich Haslam und Lowes mehrfach abwechselten.

Rea konnte das Tempo von Gerloff schließlich nicht halten. Gerloff kam noch einmal dicht an Davies heran, aber der verteidigte die zweite Position bis ins Ziel. Razgatlioglu siegte mit großem Vorsprung. In der Startaufstellung standen Davies und sein Nachfolger Rinaldi nebeneinander. Im Ziel hatte Davies dreizehn Sekunden Vorsprung gegenüber dem jungen Italiener, der ihn aus dem Werksteam verdrängte.

Rea konnte das Tempo von Gerloff schließlich nicht halten. Gerloff kam noch einmal dicht an Davies heran, aber der verteidigte die zweite Position bis ins Ziel. Razgatlioglu siegte mit großem Vorsprung. In der Startaufstellung standen Davies und sein Nachfolger Rinaldi nebeneinander. Im Ziel hatte Davies dreizehn Sekunden Vorsprung gegenüber dem jungen Italiener, der ihn aus dem Werksteam verdrängte.

Ergebnis: 1. Toprak Razgatlioglu (Yamaha); 2. Chaz Davies (Ducati); 3. Gar-



Foto: Desmo Corse Photo Archiv

Das Saisonfinale war das letzte Wochenende für Chaz Davies im Ducati-Werksteam.

rett Gerloff (Yamaha); 4. Jonathan Rea (Kawasaki); 5. Leon Haslam (Honda); 6. Alex Lowes (Kawasaki); 7. Michael Ruben Rinaldi (Ducati); 8. Xavier Fores (Kawasaki); 9. Loris Baz (Yamaha); 10. Tom Sykes (BMW).

Das Sprintrennen

Für Rea und Redding war es wichtig, dieses Rennen innerhalb der ersten neun Plätze zu beenden, damit sie für das allerletzte Rennen des Jahres aus einer der ersten drei Reihen starten können.

Razgatlioglu setzte seine Pole Position wieder optimal um und bog vor Gerloff, Haslam, Davies, van der Mark, Lowes und Rinaldi in die erste Kurve ein. Rea machte als zehnter beim Start gleich fünf Plätze gut. Redding reihte sich als vierzehnter ein. Noch in der ersten Runde stürzte Lowes.

Als das Feld das erste Mal die Ziellinie überquerte, belegten Rea und Redding bereits die Positionen sieben und elf. Da-

Sport - Sport - Sport

vies bremste sich am Ende der Gerade an Haslam vorbei. Die beiden Yamahas vorne hatten schon etwas Vorsprung.

Van der Mark überholte auch Haslam, und nun startete ein Zweikampf zwischen Davies und dem Niederländer um Platz drei. Rea schnappte sich Rinaldi und Haslam. Damit belegte er noch in der zweiten Runde Rang fünf. Redding war da noch zehnter. Aber der Ducati-Fahrer machte Platz um Platz gut. In der fünften Runde hatte er die beiden Hondas von Haslam und Bautista vor sich. Einen Umlauf später war er an beiden vorbei und sah eine Sekunde vor sich Rea.

Razgatlioglu und Gerloff drehten unangefochten ihre Runden. Van der Mark und Davies überholten sich ein paarmal, dabei kam es einmal zu einer leichten Kollision. In der vorletzten Runde konnte der Yamaha-Pilot genug Vorsprung herausfahren, so dass Davies nicht mehr kontern konnte. Damit waren die ersten vier Plätze bezogen. Dahinter folgte Rea, der sich in diesem Rennen um zehn Plätze verbesserte. Eine Sekunde hinter ihm kam Red-

ding, der 16 Konkurrenten überholt hatte, ins Ziel.

Yamaha sicherte sich mit einem Dreifachsieg die komplette erste Startreihe für das finale Rennen. Aber Rea und Redding werden dort zusammen mit Davies aus der zweiten Reihe starten. Das verspricht ein aufregendes Saisonfinale.

Ergebnis: 1. Toprak Razgatlioglu (Yamaha); 2. Garrett Gerloff (Yamaha); 3. Michael van der Mark (Yamaha); 4. Chaz Davies (Ducati); 5. Jonathan Rea (Kawasaki); 6. Scott Redding (Ducati); 7. Alvaro Bautista (Honda); 8. Leon Haslam (Honda); 9. Michael Ruben Rinaldi (Ducati); 10. Xavier Fores (Kawasaki).

Das letzte Rennen des Jahres

Rea stand als Weltmeister fest. Redding und Davies hatten die Plätze zwei und drei in der Gesamtwertung sicher. Aber um Platz vier kämpften im yamahainternen Duell noch Razgatlioglu und van der Mark. Nur zwei Punkte trennten die Beiden voneinander. Genauso hatte Haslam zwei Zähler mehr als sein Teamkollege Bautista.

Für Davies sollte es das letzte Rennen im Ducati-Werksteam sein. Der Waliser bog als dritter in die erste Kurve ein. Vor ihm fuhren Razgatlioglu und

Michael Ruben Rinaldi (Ducati) beendete die Saison als bester Privatfahrer. 2021 startet er im Ducati Werksteam.



Foto: worldsbk

Sport - Sport - Sport

Gerloff. Hinter sich hatte Davies van der Mark, Rea und Redding. Doch nach eineinhalb Runden hatte Davies freie Sicht nach vorne. Razgatlioglu blieb dicht hinter ihm. Gerloff schied in der dritten Runde mit einem Sturz aus.

Rea übernahm Platz drei und schloss zum Duo an der Spitze auf. Als Rea und Razgatlioglu um Platz zwei kämpften, konnte sich Davies etwas absetzen. Ein Überholversuch von Rea misslang, und der Kawasaki-Fahrer stürzte. Er konnte zwar weiterfahren, war aber nun weit hinten im Feld. Davies führte mit deutlichem Vorsprung. Razgatlioglu bekam bald Besuch von Redding. Dahinter bildeten van der Mark und Lowes ein Duo, das um Platz vier kämpfte. Aber auch Lowes stürzte. Bautista belegte damit die fünfte Position. Der Honda-Pilot hatte einen kleinen Vorsprung auf eine Gruppe mit Rinaldi, Fores und Haslam.

In den letzten Runden übernahm Redding Rang zwei und verteidigte ihn gegen Razgatlioglu. So beendete Ducati die Saison mit einem Doppelsieg. Aber obwohl das Kawasaki-Werksteam hier nur zwei Punkte holte, gewann Kawasaki zum sechsten mal in Folge die Herstellerwertung. Das war in diesem Jahr ein besonders knappes Ergebnis mit nur einem Punkt Vorsprung. Davies verabschiedete sich mit einem Sieg von Ducati. Bei den letzten drei Rennwochenenden hat kein anderer Fahrer mehr Punkte geholt als Davies. Trotzdem muss der Brite dem jungen Rinaldi,



Foto: worldsbk

Ducati beschloß die Saison mit einem Doppelsieg. Chaz Davies (Mitte) hat für 2021 keinen Vertrag.

der in der Gesamtwertung fast einhundert Punkte weniger hat, im Aruba-Team Platz machen.

Razgatlioglu entschied das teaminterne Duell für sich. Bautista und Haslam beendeten die Saison punktgleich.

Ergebnis: 1. Chaz Davies (Ducati); 2. Scott Redding (Ducati); 3. Toprak Razgatlioglu (Yamaha); 4. Michael van der Mark (Yamaha); 5. Alvaro Bautista (Honda); 6. Michael Ruben Rinaldi (Ducati); 7. Leon Haslam (Honda); 8. Xavier Fores (Kawasaki); 9. Federico Caricasulo (Yamaha); 10. Tom Sykes (BMW).

WM-Endstand: 1. Jonathan Rea (Kawasaki) 360 Punkte; 2. Scott Redding (Ducati) 305 P.; 3. Chaz Davies (Ducati) 273 P.; 4. Toprak Razgatlioglu (Yamaha) 228 P.; 5. Michael van der Mark (Yamaha) 223 P.; 6. Alex Lowes (Kawasaki) 189 P.; 7. Michael Ruben Rinaldi (Ducati) 186 P.; 8. Loris Baz (Yamaha) 142 P.; 9. Alvaro Bautista (Honda) 113 P.; 10. Leon Haslam (Honda) 113 P.

Motalia Anzeigenmarkt

Anzeigen, die nach dem Redaktionsschluß eingehen, werden - soweit möglich - unter der Rubrik „In letzter Minute“ berücksichtigt und in der nächsten Ausgabe nochmal unter der gewünschten Rubrik veröffentlicht. Gewerbliche Kleinanzeigen sind durch Fettdruck gekennzeichnet.

Aermacchi

Verkaufe Aermacchi 125 Monson, Baujahr 1954, im Originalzustand, komplett, läuft, mit ital. Abmeldepapieren und Kaufvertrag, Preis VB 1950 €, Handy 0174-3207062, E-Mail mv125cc@google-mail.com

Ich suche ein günstiges, zuverlässiges Motorrad, mit dem ich mit meinem Sohn ab und zu 'ne Ausfahrt in die Berge oder um den Bodensee machen kann, vielleicht kann ich ihn damit für das Motorradfahren begeistern, E-Mail hailwood68@hotmail.com

www.motalia.de

Aus Altersgründen italienische Motorräder abzugeben: 1 x Aermacchi 350 SS, 1 x Bimota, 3 x Ducati, alle im neuwertigen Zustand, und viele Teile für italienische Motorräder, wie Auspuff, Vergaser usw., alles unter Tel. 06227-50883, bitte nach 17:00 Uhr anrufen



Italienische Mopeds und Roller, RainerBollgruen.de, 075224411

Aprilia

Wer kennt sich aus mit einer Leistungssteigerung für eine Aprilia RS4, 125 cm³, Bj. 2012. Die Maschine verfügt zur Zeit über einen Arrow-Schalldämpfer, hat ca. 15 PS und läuft 130 km/h. Kann uns jemand hier nützliche Angaben machen? E-Mail blank_andreas@gmx.de

www.aprilia-kaemna.de

Guzzi 1000 SP1-Umbau, Bj. 83, ca. 55000 km, runder Motor, Upside-Down-Gabel und Bremse von Kawa ZXR 750, Zündung und Regler von SH, kurzes Heck, vorne 18er-, hinten 17er-Speiche, Tank 1100 Cali, 1er-Sitzbank, Superbikelenker, 2in1, rote 07er-Nr., tausche auch gegen Aprilia 750 Shiver oder ähnliches, VB 4000,-, Tel. 02449-7873

www.motalia.de

Benelli

Suche für Benelli/Motobi 250 SS (Kraftei) eine Drehzahlmesserwelle und einen Kickstarter, Tel. 04951-955255 oder rolfachmann@gmx.de



Für Benelli 250 2C/Moto Guzzi 250 TS: Vorderrad für Scheibenbremse, neu aufgebaut mit neuer Borrani-Hochschulterfelge 1.85-18 und Kleeblatt-Edelstahlspeichen, Nabe gestrahlt und mit neuen Radlagern bestückt, fast neuer Heidenau-Rennreifen 3.00 x 18, für 420,- € zu verkaufen, Tel. 06447-8860130 oder wolfgang.tt2@t-online.de

Vertragshändler für „neue“ Benellis, großes Ersatzteillager für Benelli und MotoBi-Ersatzteile. Angeschlossenes Motorradmuseum mit Schwerpunkt Benelli. Besuche nach Vereinbarung. Fa. Benelli-Bauer GmbH & Co.KG, Mardorfer Str. 23-25, 31547 Rehburg-Loccum. Tel. 05037-968833, Fax 05037-968857, E-Mail benelli-bauer-shop@t-online.de, www.benelli-bauer.com

Für Benelli 250 2C/Moto Guzzi 250 TS: Hinterrad, neu aufgebaut mit neuwertiger Borrani-Hochschulterfelge 2.15-18 und neuen Kleeblatt-Edelstahlspeichen, fast neuer Heidenau-Rennreifen 3.50 x 18, einbaufertig! Wegen Projektaufgabe für 320,- zu verkaufen, Tel. 06447-8860130 oder E-Mail wolfgang.tt2@t-online.de

Motalia-Bestellung

Probeheftanforderung:

O Ich möchte gerne ein Probeheft der Motalia haben. 2,20 Euro in Briefmarken habe ich diesem Schreiben beigelegt.

Abo-Bestellung:

O Ich möchte die Motalia ab sofort / Ausgabe _____ abonnieren.

O Das Abo soll nach einem Jahr auslaufen.

O das Abo soll sich bis zur Kündigung automatisch um jeweils ein Jahr verlängern (geht nur bei Bankabbuchung).

Geschenkabo-Bestellung:

O Ich möchte ein Jahresabo der Motalia ab Ausgabe _____ verschenken

an: Name: _____

Straße: _____

PLZ Ort: _____

Land: _____

Bezahlung:

Den Jahresbetrag von 22,- Euro (Ausland 32,- Euro) für ein Jahr (10 Ausgaben)

O habe ich auf das Konto DE22 5324 0048 0100 2054 00 bei der Commerzbank Bad Hersfeld (BLZ) überwiesen.

O können Sie von meinem Konto abbuchen (nur bei Kreditinstituten innerhalb Deutschlands möglich). Meine Bankverbindung ist:

IBAN-Nr: _____

BIC: _____

Bank: _____

Absender:

Name: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

Land: _____

Mir ist bekannt, daß ich das Abonnement innerhalb von 7 Tagen schriftlich widerrufen kann. Hierzu genügt die fristgerechte Absendung des Widerrufs.

Datum: _____ Unterschrift: _____

Vordruck ausfüllen und einschicken oder faxen an: Verlag Felix Hasselbrink, Raiffeisenstraße 16, 36275 Kirchheim-Frielingen, Fax 06628-915397.

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!!!*

Ich möchte eine kostenlose, private Kleinanzeige* aufgeben:

(Vordruck ausfüllen und einschicken oder faxen an: Verlag Felix Hasselbrink,
Raiffeisenstraße 16, 36275 Kirchheim-Frielingen, Fax: 06628-915397.)

Rubrik: _____

Kleinanzeigentext: _____

Telefon: _____

Absender: _____

Name: _____

Straße: _____

Plz Ort: _____

**Kleinanzeigen können auch per
E-Mail (kleinanzeigen@motalia.de),
übers Internet (www.motalia.de) oder
telefonisch (Tel. 06628-8687)
aufgegeben werden.**

**Annahmeschluß für Kleinanzeigen
ist immer der 15te des Vormonats**

* Private Kleinanzeigen sind in der Motalia kostenlos. Um eine kostenlose private Kleinanzeige aufzugeben, muß man nicht Abonnent der Motalia sein. Eine Person kann auch mehrere Kleinanzeigen aufgeben. Hierfür ist es **nicht notwendig**, den Vordruck zu verwenden. Kleinanzeigen können auch mit einer normalen Postkarte, per Brief, Fax, E-Mail oder telefonisch aufgegeben werden. **Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos.** Kleinanzeigen, die einen gewerblichen Charakter haben, **werden nicht kostenlos** abgedruckt. So sind z. B. alle Kleinanzeigen, in denen die Ausführung von Arbeiten (Drehen, Fräsen, Reparieren...) gegen Bezahlung angeboten werden, als gewerblich zu betrachten. Wer Gegenstände ankauft, herstellt bzw. herstellen läßt, mit dem Vorhaben, diese Gegenstände zu verkaufen, ohne sie selbst nutzen zu wollen, handelt gewerblich.

Motalia Anzeigenmarkt



Sehr schöne Benelli 900 Sei (6 Zyl.) zu verkaufen, 1. Serie, Bj. 1979, Farbe Rot, mit Gußbrädern gold, Le Mans 2-Lampenverkleidung und ca. 35.000 km! TÜV 07/22, Preisvorstellung 9800,- €, Bilder bei ernsthaftem Interesse gerne per E-Mail, Tel. 0172-6739665 (nur bis 21:00 Uhr)

Benelli 250 2C Projekt zu verk., EZ 84, deutscher Brief mit Abmeldebescheinigung, Betriebsanleitung, alle Schlüssel, Originallack und Chrom im guten Zustand, alles original, Motor läuft, jedoch Schaltfeder defekt, ansonsten fahrbereit. Dazu gibt es einen zweiten Motor, Kabelbaum mit Schaltern, Elektronikteile u. v. m., alles komplett für 1950 €, schicke gerne Bilder, Tel. 01573-1019601

Bimota

Aus Altersgründen italienische Motorräder abzugeben: 1 x Aermacchi 350 SS, 1 x Bimota, 3 x Ducati, alle im neuwertigen Zustand, und viele Teile für italienische Motorräder, wie Auspuff, Vergaser usw., alles unter Tel. 06227-50883, bitte nach 17:00 Uhr anrufen

Cagiva

Hallo! Ich suche ein günstiges, zuverlässiges Motorrad, mit dem ich mit meinem Sohn ab und zu 'ne Ausfahrt in die Berge oder um den Bodensee machen kann, vielleicht kann ich ihn damit für das Motorradfahren begeistern, hailwood68@hotmail.com

Protar Modell Cagiva Lucky Explorer (Enduro), 30,- € + Porto, Tel. 07244-5204 AB

Ducati

Rarität - Einzelstück - Gabelbrückennummer 000, Ducati 916 SPS, Bj. 97, 26.256 km, aus 2. Hand, PVM-Felgen Sonderanfertigung, Fotos auf Wunsch per E-Mail, Preis 15.500 € VHS, E-mail achim.wesner@web.de oder 01727205855

Suche Ducati 860 GTS oder 900 GTS, wenn möglich im guten und originalen Zustand, evtl. auch an 860 GT oder auch in Teilen interessiert, burkard.schramm@schramm-solar.de

**Werbung kostet Geld -
nicht werben
kostet Kunden**

Ducati 250/350/450 rechten + linken Desmo-Seitenkasten, ältere Ausführung, wie neu, rot mit Original-Aufklebern, 360 €, E-Mail gebu3@gmx.de

**www.JAKO-Motorsport.de
Zylinderkopfarbeiten**

Neuteile für Ducati Monster 1000 S i.e., Baujahr 2003! Stückpreise in Euro + Porto! 1 x Kette DID 525 ZVMX, 100 Glieder, € 95,00; 1 x Ritzel Z. = 15, € 18,50; 1 x Kettenrad Z. = 39, € 21,50; 4 x Bremsbelag vorne 07 BB 1935, € 23,00; 1 x Schutzblech hinten, € 30,00; 1 x Benzinfilter, € 16,00; 1 x Gaszug, € 16,00; Ernst Remagen, Tel. 06483-3864

www.ducati-kaemna.de

Hallo! Ich suche ein günstiges, zuverlässiges Motorrad, mit dem ich mit meinem Sohn ab und zu 'ne Ausfahrt in die Berge oder um den Bodensee machen kann, vielleicht kann ich ihn damit für das Motorradfahren begeistern, hailwood68@hotmail.com



desmo

DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

www.desmo-ducatti.de info@desmo.net online-shop

**Andreas Nienhagen Esslingerstraße 20a 70736 Fellbach
Tel. 0711-588096 Mo - Fr 9 - 12.30 + 15 - 18 Uhr Sa. 9 - 12 Uhr**

**Sonderanfertigungen
Umfangreiches Lager
Ankauf:**

**Ein- und Zweizylinder
Königswellen + Teile**

DUCATI
aprilia
KAMNA



Dein Partner für:

- Tuning
- Spezialteile
- Instandsetzung
- 100% Ducati,
von Königswelle
bis Panigale

WWW.KAEMNA.COM

900 SS-Teile, Bj. 92 - 96: 900 SS-Rahmen + Brief; 900 SS-Motor kompl.; Felgensatz, v. + h.; Bremsscheiben, v. + h.; Regler; Bremszangen; Alu-auspufftöpfe A11 + B11; Gabelbrücken; Zündboxen; Zündspulen; Schlosssatz; Kabelbaum; Gasgriff + Züge; Showa-Federbein; Scheinwerfer; Instrumente u. v. m.; VHS; Tel. 0170-6940075

CDI Zündboxen Ducati Monster/Supersport das Set nur 99 €
www.used-italian-parts.de

Monster S4R-Teile, Bj. 05: 996-Motor komplett, 41000 km; Brembo-Felge hinten; Ölleitungen; Schlosssatz komplett; Bremszangen; Schalter; Zündspulen; Regler; Gasgriff; Diodenrücklicht; Regler; Bremsleitung hinten; Batteriehalter usw.; VHS; Tel. 0170-1213596

Aus Umbauprojekt abzugeben: 750 Sport- Rahmen mit Brief, EZ 88, Heck gekürzt, neu pulverbeschichtet in Rot, neue Lenkkopflager, mit abgeänderter Gabelbrücke für 50er-Showa-Gabel oder Öhlins-Gabel Einbau möglich, ideal für Rennzwecke, Café Racer oder sonstige Umbauten, für 1250,- FP abzugeben, inkl. 851-Sitzbank GFK-Nachbau passend dafür, bei Interesse können Bilder gesendet werden, Kontakt über E-Mail power.bimota@t-online.de

996 Bip.-Restteile, Bj. 2000: Schwinge komplett; Biposto-Sitzbankunterteil, rot; Bremszangen v. + h.; Regler; Zündspulen + Kerzenstecker; Alutrichter; verstellbarer Lenkkopf; Relais; Lüfter; Felge hinten, 5 Sp., schwarz; Krümmerflansch; Spritzschutz unter Heck; Kleinteile; VHS; Tel. 0170-6940075

Aus Lagerbestand: liegender Krümmer 0759.84.025 und H-Stück 0759.84.040 für 900 SS KöWe, schwarz flammgespritzt, € 100,- inkl. PP; Limastator 900 SS KöWe, hat Durchgang, ohne Kabel, € 80,- inkl. PP, Tel. 06205-2871057 ab 18:00 Uhr

Kleinanzeigen können per Post, Fax, Telefon, Internet oder E-Mail aufgegeben werden. Es ist nicht notwendig, den Vordruck zu verwenden. Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos! Redaktionsschluss für Kleinanzeigen ist immer der 15te des Vormonats

Biete 2 x Bremsscheiben ungelocht, sehr guter Zustand, für alle KöWe mit 4-Loch-Aufnahme mit Fenster! Preis € 450,00, Ernst Remagen, 06483-3864

Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe aus Altersgründen zu Ducati KöWe: 1 Titanpleuelsatz, Hubzapfen, Lager, € 1200,00; 1 Kurbelwelle mit Titanpleuel, Preisanfrage; 1 Tacho Nippon Denso, neu, € 250,00; Drehzahlmesser Nippon Denso, neu, € 250,00; 1 Speedline-Felge vorne, € 100,00; Speedline-Felge hinten, € 100,00; 1 Rahmen Ducati Darmah, spanischer Fahrzeugbrief, € 100,00; 1 Hailwood Replica 900, Jg. 1984, km 18000, zum Aufbereiten, € 7150,00; 1 originaler Benzintank zu 750 S KöWe, innen neu versiegelt, Farbe Gelb, € 650,00; 1 Felge original Ducati Brembo 3.5 x 17" vorne, schwarz, € 220,00, + Felge Brembo 5.5 x 17" mit Zahnkranz, schwarz, € 320,00, beide wie neu; ugraf.privat@bluewin.ch

www.JAKO-Motorsport.de
DUCATI-Service

Für KöWe 750 Rundmotor! Biete für 750 Rundmotor Getriebe 6-Klauen, sehr guter Zustand + Schaltklauen neu + Schaltwelle + Kickstarterwelle L. = 300 mm neu! Teile werden nur zusammen also kpl. verkauft! Bilder können angefordert werden! Nur Abholung, kein Versand! Bei Nachfragen anrufen! Tel. 06483-3864, Preis € 3.250,00, Ernst Remagen

Suche Einzylinder-Rahmen für Widescasmotor, egal ob Scrambler oder Straßenmodell, auch ohne Papiere, süddeutscher Raum wäre ideal, Angebote bitte per E-Mail an pe-ka-st@t-online.de

Neu verchromte Kipp- und Schlepphebel für alle V2-Motoren im Tausch für € 98,- lieferbar! Händleranfragen erwünscht. Tel. 07424 2448; Fax 07424 502819; E-Mail: h.staedele@t-online.de

Für KöWe 750 GT-Rundmotor! Biete Gehäuse Nr. 753 942 mit montierten Lagern, mit montiertem Kegelradsatz 3-fach + 2-fach + Zündbox mit allen Innereien! Bilder können angefordert werden! Nur Abholung, kein Versand! Bei Nachfragen bitte anrufen! Tel. 06483-3864, Preis € 5.250,00, Ernst Remagen

Paso 750- u. 906-Teile: Scheinwerferhalterung, Zündspulenpaar, Kokusan-Zündboxen, Kill-/Anlasserschalter, Regler, Umlenkung, Bremszangenhalter, Starterrelais, Verkleidungshalter - Geweih, Motorhalter, Weber-Ansaugbrücke, Gasgriff + Zug, 13er- und 16er-Handbremspumpe, Relais, Kleinteile, Luftschnorchel, VHS, Tel. 0170-6710945

Biete Zyl.laufbuchse neu für 1-Zyl. 450! Preis € 125,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Biete Aprilia-Blinkerglas original, neu! 12 x verfügbar! Stückpreis € 35,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Sehr gepflegte Ducati 900 SL, Bj. 1994, mit Monohöcker abzugeben. Laufleistung 35.000 km, bei ca. 28.000 km wurde von Ducati im Rahmen Kulanz ein neuer Rahmen spendiert, auf- und umgebaut vom Ducati-Händler, alle Inspektionen gem. Vorgabe Ducati, letzte gr. Insp. bei 32.000 km in Verbindung mit Einbau Drehmomentnocken, seitdem nur ca. 3000 km gefahren, AU 05/22, folgende Modifikationen wurden vorgenommen: Fahrwerk vo./hi. von Wilbers modifiziert (Wilbers FB), 42" Keihin FCR-Racing-Flachschiebervergaser, Doppelzündung, Pistal-Racingkolben (Verdichtung 10:1), Drehmomentnocken, Einzelabstimmung der Zylinder, wunderbar weicher Motorlauf mit sehr guter Gasannahme, viel Punch von unten, Leistung ca. 85 - 87 PS, neue Termignoni-Carbonendtöpfe, hochgezogen, Radialbremspumpe von Brembo, Kupplungsnehmerzyl. von MPL neu, Antihoppingkupplung, MR-Racing-Fußrastenanlage, Carbonabdeckung Instrumententafel, mit Ölthermometer, Sitzbank neu aufgepolstert in Fachwerkstatt, offener Kupplungsdeckel, 2019 Zahnriemen neu, VB 7490, ibanez1500@web.de



GÜNTHER RUPPRECHT
LEDERESMÜHLE 1
90518 ALTDORF
Tel. +49.(0)9187.72 69

1- UND 2- ZYL. KÖNIGSWELLE
WWW.GRANSPORT.DE



Motalia Anzeigenmarkt



Ihr Ducati Partner
im Rheinland!

Ducati Rhein-Sieg
Friedrich-Engels-Straße 18
51545 Waldbröl
Telefon 022 91 - 80 89 80
www.ducati-rheinsieg.de



ST2 Tourer-Restteile, Bj. 97: neue Aluschwingen, Bremszangen v. + h., Kabelbaum hinten, Einspritzanlage, Zündspulen, Relais, Gabelbrücken, Kühlwasserbehälter, Stahlschwinge, Luftfilterkasten, Bremszangenhalter hinten, Kettenradträger, Bremsscheiben, Zündschloss + Tankdeckel, Heckunterteil für Rücklicht, Werkzeugschale, Kleinteile, VHS, Tel. 0170-6940075

Kupplungen, Körbe, Kerne, Beläge, zu günstigen Preisen ab 58 €
www.used-italian-parts.de

Biete Anlasser für GT 750 Rundmotor, überarbeitet + einbaufertig! Bilder können zugesandt werden! Euro 1.550,00, Ernst Remagen, 06483-3864

Königswelle, suche die Trägerplatte für die Pick Ups der Trockenkupplungsmotoren (MHR 2, Mille), Duc-Teile-Nr. 0805.46.020 oder 0905.46.020, Tel. 0240282769

Verkaufe einen gebrauchten Verlicchi-Chrom-Molybdän-Rahmen mit den 750 SS - 900 SS Abmessungen, gekauft 1980 bei Ioannoni, ohne Hauptständeraufnahme, Fußrastenanlage (Alu gefräst), Seitenständer, Auspuffhalter (Conti) inklusive, ohne Brief, Bilder auf Wunsch, E-Mail dkern135@gmail.com

Suche Alutank für Ducati Pantah NCR oder Imola, Tel. 01573-1019601

900 SS i.e.-Teile, EZ 05: Sena-Rahmen mit Brief, unfallfrei, 2. Hd.; Kabelbaum; Rechner; Regler; Auspufftopf links; Kotflügel; Haltegriff; Bremszangen, v. + h.; Zündspulenpaar; Relais; Ölleitungen; Gabelbrücke unten; Heckseitenteile; Radabdeckung hinten; Schraubenkit; Kleinteile; VHS; Tel. 0170-6710945

Brembo-Fußbremspumpe PS15, Bj. '75, mit neuem Kolben! Preis € 245,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Kleinanzeigen können per Post, Fax, Telefon, Internet oder E-Mail aufgegeben werden. Es ist nicht notwendig, den Vordruck zu verwenden. Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos! Redaktionsschluss für Kleinanzeigen ist immer der 15te des Vormonats

Für Ducati 750 Sport, Bj. 88 - 90: Verkleidungsseitenteile links + rechts, rot/silber; Frontverkleidung; Sitzbank; Sitzabdeckung; 13er- + 16er-Brembo-Handbremspumpe; Fußrastenanlage Fahrer; Oscam-Felgen vorne + hinten, rot/poliert; Bremsscheiben vorne + hinten; Marzocchi-Federbein; Instrumente komplett; Kabelbaum komplett; Auspuffkrümmer, 2-teilig; originale Auspufftöpfe A01 + B01; Weber-Vergaseransaugbrücke; Zündboxen Kokusan Paar; Zündspulenpaar mit Anschlusskabeln + Kerzensteckern; Regler; Starter-/Anlasserrelais; Blinkrelais; Hupe; Bremsleitungen original; Stop-/Starterschalter; Gasgriff + Gummis; Soziusfußrasten; Tank umgeschweißt; Zylinderköpfe paar, neu, leer; Schaltwelle; Kurbelwelle; Schaltgestänge; Ölpumpe; Getriebezahnräder; Freilauf komplett mit Schwungscheibe; VHS; Kontakt über E-Mail power.bimota@t-online.de



Motalia Anzeigenmarkt

Ducati Monster 600-Teile: Tank, gelb, mit Unfallbeule, aber dicht, 50 €; Tankdeckel und Zündschloss mit Schlüssel, 80 €; Kennzeichenhalter mit Spritzschutz (Kunststoff), 20 €; Gabelholme (Stand- und Tauchrohre) aus Unfall, zum Ausschachten, 20 €; Auspufftopf re. mit Sturzscha-den, 20 €; Auspufftopf li. mit Sturzscha-den, 40 €; alles VB; Tel. 01712000744 oder bella-macchina@gmx.de

600 SS - 750 Supersport-Teile, Bj. 93/94: Rahmen + Brief, unfallfrei; Felgen v. + h.; Stahlschwinge; Brems-scheiben; Regler; Bremszan-ge hinten; Showa-Federbein; Sitzbank; Gabelbrücken; Ka-belbaum; Scheinwerfer; Zündboxen; Luftfilterkasten; Zündspulen; Tacho; Auspuffkrümmer; top 600er-Motor komplett, nur 28000 km; VHS; Tel. 0170-6940075

Biete für 860 GT + GTS neu-en Kipphebel kpl. mit Einstell-schraube! Preis € 150,00 + Porto! 06483-3864

999 - 749 S-Restteile, Bj. 06: Zündspulen; Kerzenstecker; Hitzeschutz Alu; Relais; Regler; Stop-/Anlasserschalter; Starter-/Anlasserrelais; Fuß-bremszylinder; Bremszangen-halter hinten; Scheinwerfer-plastikteile; Entlüftungsbehäl-ter für Motor; Alukupplung komplett, nur 5000 km ge-laufen; VHS; Tel. 0170-6710945

**Regler/Gleichrichter/TPS /Benzinpumpen für Duca-
ti, ab 35 €
www.used-italian-parts.de**

Biete gebrauchte Ducati 860 GTS-Teile! Stückpreise in Euro + Porto! 1 x KöWe-Steuerung im Gehäuse, La-gerschild + alle Zahnräder + alle Lager + Flansch unten! € 450,00; 2 x KöWe + Kegel-rad! € 160,00; 4 x Ventil-deckel! € 35,00; 1 x Zyl. lie-gend! € 250,00; 1 x Zyl. ste-hend! € 250,00; Ernst Rema-gen, Tel. 06483-3864

Rarität: Tank MHR 900/1000, neu! 950,- €, 02359-2597

Ducati 748 S, Baujahr 97, 24500 km, 3. Hand, habe ich für die Rennstrecke umge-baut, Rennverkleidung, Renn-höcker, kann aber jederzeit wieder für die Straße umge-baut werden, auf Wunsch kann ich Bilder zusenden, Preis 2850 € VHB, 0172-7205866

Biete Aprilia-Blinker ohne Hal-ter, ohne Kabel, mit neuem Glas, original! Sehr guter Zu-stand! Nur paarweise Verkauf! 4 x verfügbar! Stückpreis € 85,00 + Porto! Ernst Rema-gen, 06483-3864

Zündschloss neu mit Rund-steckern für 750 GT/S/SS, 3 Anschlüsse/2 Positionen, Preis € 45,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

www.moto-officina.de

Biete Brembo-Bremsleitungs-verteiler! Original kein Nach-bau 4 x M10 x 1, mit schräger Anschraubung! 2 x zur Verfü-gung! Stückpreis € 30,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

**D
U
C
A
T
I**

esign - Programm

GFK / KF-Teile von der
Königswelle über die
Monster bis zur 1198er

60 Seiten Farbkatalog gegen Zusendung
von 5,- Euro

DIOPA Kunststofftechnik



Römerstr. 19 • 70180 Stuttgart
Telefon: 0711/604504 • Fax: 0711/608469

www.diopa.com

Motalia Anzeigenmarkt



Multistrada DS 1000-Teile: Rahmen + Brief, EZ 06, 2. Hd.; Airbox; Tank/Sitzeinheit; Einarmschwinge; Regler; Felgen v. + h.; Showa-Federbein; Auspuff original; Brems-scheiben; Bremszangen; Öl-kühler + Leitungen; Plastik-teile; Stahlflex; Handpum-pen; Schalter usw.; VHS; Tel. 0170-1213596

www.MARROCCO4SPEED.de
Ducati/Cagiva Onlineshop
Inspektionssätze, Dich-
tungen, Kupplungsteile,
Carbon, usw.
M4S@GMX.EU

Biete gebrauchte Ducati 900 SS KöWe-Teile! Stückpreise in Euro + Porto! 1 x KöWe-Steuerung im Gehäuse, Lagerschild + alle Zahnräder + alle Lager + Flansch unten! € 450,00; 2 x KöWe + Kegelrad! € 160,00; 4 x Ventildeckel! € 35,00; 1 x Zyl.kopf liegend! € 450,00; 1 x Zyl. liegend! € 250,00; 1 x Zyl. stehend! € 250,00; Ernst Remagen, Tel. 06483-3864

Biete Brembo-Bremsleitungs-verteiler! Original kein Nachbau 4 x M10 x 1, gerade! Ersatzteilnr. 0796 54 174, 2 x zur Verfügung! Stückpreis € 30,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Biete neuen Pick Up-Kit 400 - 900 SS, SL, Monster, ab 1991, Art.-Nr. 26010011A, Preis € 150,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Biete für 1-Zyl.-Übertragungswel-le Schaltautomat! Ersatz-teilnr. 0.603.13.300! Preis € 65,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Ducati S2R 1000 Monster-Restteile, Bj. 08: Auspufftöp-fe original, Rücklicht, Regler, Bremszangen schwarz v. + h. + in Gold, Doppelzündspulen mit Kerzensteckern, Relais, Luftsensor, Starter-/Anlasser-relais, Kill-/Anlasserschalter, Schraubensatz, Batteriekasten, Kleinteile, Alufontverkleidung neu, VHS, Tel. 0170-6940075

Biete Fußbremspumpe PS15 überarbeitet, ab Bj. '77, mit neuem Kolben + neuem Deckel! Ist neu lackiert! Preis € 245,00 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

www.JAKO-Motorsport.de
DUC.2V-Zündanlagen

Zündschloss neu, mit Flach-steckern, für 750 GT/S/SS, 3 Anschlüsse/2 Positionen, Preis € 29,50 + Porto! Ernst Remagen, 06483-3864

Diverse Restteile von Ducati 900 Sport, Bj. 89 - 90: Mar-zocchi-Federbein; Weber-Ansaugbrücke; Auspuffkrüm-mer 2-teilig; Seitenständer ca. 28 cm lang, modifiziert; Front-verkleidung, rot; Original-Brembo-Felgen vorne 3.5 x 17 + 5.5 x 17 Zoll, in schwarz/ gelb lackiert; 300er-Brembo-Brems-scheiben 3 mm Stärke; Brembo-Bremszange hinten, gold; Regler; Stahlflexbrems-leitungen Paar, vorne; Ket-tenradträger; 320er-Brembo-Brems-scheiben; Stahlflex-bremsleitung hinten; 16er- + 15er-Handbremspumpe Brembo; Sitzbank schwarz; Soziusabdeckung; Veglia-In-strumente komplett; Veglia-Tacho; Veglia-Drehzahlmes-ser; Gaszug + Gasgriff für Weber; Vergasergummis; 13er-Kupplungshandpumpe Brembo; Sitzbankpolster; Fuß-rastenanlage Fahrer; Brems-zangenhalter hinten oben; Bremsverteiler vorne; Brem-bo-Gasgriff mit Gummipaar; Chokehebel + Chokezug; Brems-scheibe hinten; Achse vorne 20 mm; Tacho- + Dreh-zahlwelle; Zündspulenpaar; 2 x Zündboxen; Regler; Tacho-antrieb 17 mm; 2 x Schnor-chel für Filterkasten; Ketten-spannerpaar; Alublech für Elektronik; Starter-/Anlasser-relais; Kill-/ Anlasserschalter; Blinkrelais; Licht-/Blinker-schalter; 2 St. Fußrasten; Zündschloss mit Schlüssel; diver-se Kleinteile; VHS; An-fragen bitte über E-Mail power.bimota@t-online.de

Suche Alutank für Ducati Pan-tah NCR oder Imola, Tel. 01573-1019601

Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe eine Ducati DSM Mono, Einzelanfertigung von DSM: Motorrad mit richtig Dampf und mega Fahrspass. Das Bike befindet sich in einem neuwertigen Zustand, alle Umbauten sind eingetragen, Zustand der Reifen 95 %, Alter der Reifen (DOT) 3317, letzte Inspektion 21.12.2018 (Rechnung vorhanden, bei DSM durchgeführt), Basis Ducati Monster 1100 Evo, Motor abgestimmt (von DSM), Pistal-Schmiedekolben, Power Commander 5, Monocoque GFK/Carbon, Batterie: Shido Lithium LTZ55, Airbox geändert, Carbonkotflügel vorne, Scheinwerfer mit Lampenmaske und Halter (von DSM), DSM-Komplettauspuff (von QD), DSM-Kennzeichenhalter, Mupo-Federbein (Einbau + Abstimmung von Zupin), K-tech-Gabel (Einbau + Abstimmung von Zupin), Fahrwerksabstimmung (von Zupin), MR-Fußrasten, LSL-Lenkerstummel, Progripp-Griffe, Braking Wave-Bremsscheiben (+ ABS - vorne + hinten), ABM Synto-Handhebel, Rizoma-Ausgleichsbehälter (Bremsen + Kupplung), Carbonritzelabdeckung, Spiegel mit Blinkern, PVM-Schmiedefelgen vorne + hinten, Reifen Metzeler Sportec M7 RR, 1 x Service DSM Ducati bei 1605 km (Rechnung vorhanden), Preis 14.500 €, bei Interesse bitte 06566-933559 anrufen

Biete neues Ölsieb für Rundmotor 750 GT, S, SS, Länge 175 mm, original kein Nachbau! € 65,00 + Porto! 06483-3864

Gilera

www.seby-poly.de
GFK-Teile für klassische Motorräder
Tel. 02408/9389930

Ersatzteilliste Gilera Nord-west/Nordcap, 15 €; Werkstatthandbuch Gilera Einzylindermodelle (Dakota, Satorno Bialbero, RC 600, Northwest), 25 €; Tel. 01712000744 oder bellamacchina@gmx.de

www.MARROCCO4SPEED.de
Gilera Onlineshop
Inspektionssätze, Dichtungen
Kupplung, M4S@GMX.EU

Guzzi



Ackerweg 7 • 30900 Wedemark/OT Oegenbostel
Tel. 0 51 30 - 58 25 84 • Fax 0 51 30 - 37 93 26
Mobile 0172 - 609 92 06 • eMail: SMS@smotos.de
www.smotos.de

**Achtung !! Neue Homepage -
jetzt auch Smartphone kompatibel -
schaut doch mal rein... www.smotos.de**



Ersatzteile & Zubehör
für alle Guzzi-Modelle, sowie
alle Servicearbeiten

Cornelia Buck
Philippstr.23 • 34127 KS/Rothenditmold
Tel.0561 - 8 61 53 61 • Fax: 8 61 53 82
Email:webmaster@connis-guzzi-shop.de
www.connis-guzzi-shop.de

Besuchen Sie uns auf unserer Homepage

**Neuer Onlineshop bei
www.HMB-GUZZI.de**

Übrig gebliebene Teile günstig abzugeben! Am liebsten alles zusammen: neue Zylinder mit Kolben 92 mm LM 1; Zylinder mit Kolben 750 kleine Modelle, 30.000 km; Motorgehäuse LM 1 aufgespindelt; Getriebegehäuse LM 1 mit Wellen gerade verzahnt; Verkleidung Armec original; Verkleidung LM 4 und Halbschale LM 4; Hilfsrahmen für Schwenker-Beiwagen; Ölwanne, Kurbelwelle, Stößelstangen, Kipphebel, offene Lufttrichter, Verteiler, Anlasser, Nockenwelle, Schutzblech LM 4, Lagerschilde, Lenker Brevia, Fußrasten, Ventildeckel; Tel. 08641-61281

Suche Luftfilter für Moto Guzzi Mille GT, 1. Serie, mit sämtlichen Schläuchen und kompletter Motor-entlüftung, Tel. 09951-1808



Diese Le Mans 3 habe ich über 15 Jahre selbst individuell für meinen Geschmack gestaltet. Viele Umbauten wurden extra von einer Guzzi-Werkstatt in der Nähe von Oldenburg angefertigt. Diese Le Mans hat schon viel gesehen, von der Holsteinischen Schweiz bis Sardinien, Mandello selbstverständlich. Über die Jahre wurden immer weitere Detailverbesserungen vorgenommen. Und nun steht sie da und ist so gut wie fertig. Ich wollte in diesem Winter eine nach unten verlegte Momentabstützung anbringen und Wilbers-Stoßdämpfer anbauen. Leider kann ich aufgrund gesundheitlicher Gründe dieses Motorrad nicht mehr fahren. Und zum Rumstehen ist es zu schade. Von daher biete ich sie jetzt schweren Herzens (für liebevolle Hände) zum Kauf an, Laufleistung 45.000 km, 1100 Sport-Motor, 92 PS etc., weitere Fotos und Infos sende ich gerne zu, VB 12.950,- €, info-r-knorr.de

Suche stärkere Gabel und LM 4-Schwinge für Guzzi LM 2, Tel. 0157-77783658 oder 07144-8798669, E-Mail otter44@gmx.org

Moto Guzzi 850 GT Beiwagen/Gespann, in schwarz, mit Einmannbeiwagen in Zeppelinform, schöner alter Klassiker, fahrbereit, richtiger Guzzi-Sound, 76.000 km, unrenoviert, mit Integralbremse, Ölwanne, nendichtung erneuerungsbedürftig, Schaltwippe rechts, Fußbremse links, wie es sich an klassischen Motorrädern gehört (kann aber umgebaut werden), holländische Zulassung, EG-Schein und -Brief dabei (Zulassungsbescheinigungen I und II), eventuell auch ohne Beiwagen, 5.000,-, Beiwagen 3.000,-, Fotos auf Anfrage, 0151-12903682, Peter

**www.guzziepiu.de
Euer Spezialist für die
kleinen Guzzis V35 - V75,
ständig über 1.500 Neu-
& Gebrauchtteile auf
Lager. Tel. 07255-
397449**

Moto Guzzi 850 T5 im Originalzustand, 86000 km, Kreuzgelenk und Stützlager bei 76000 km erneuert, Stahlflex, Bridgestone BT45 bei 85000 km erneuert, seit 1995 in meinem Besitz, HU neu, VB 3300 €, Tel. 01712000744 oder bella-macchina@gmx.de



NEU
Einzelstücke & Gebrauchtteile



JETZT!
Zugreifen!



www.escher.de

H-Stück Nr. 17123962, neu aus Lagerbestand, für Mille GT, Cali 2 und SP, € 70,- inkl. PP; suche gute Getriebeteile für 5-Gang-Getriebe gr. Modelle; Tel. 06205-2871057 ab 18:00 Uhr

Guzzi 1000 SP1-Umbau, Bj. 83, ca. 55000 km, runder Motor, Upside-Down-Gabel und Bremse von Kawa ZXR 750, Zündung und Regler von SH, kurzes Heck, vorne 18er-, hinten 17er-Speiche, Tank 1100 Cali, 1er-Sitzbank, Superbikelenker, 2in1, rote 07er-Nr., tausche auch gegen Aprilia 750 Shiver oder ähnliches, VB 4000,-, Tel. 02449-7873

WWW.DYNOTEC.DE
das komplette Drehmomentprogramm für alle Guzzis

Guzziladen Handmade Cafe Racers and More

Umbauten Flacheisen, CNC Frästeile, Sitzbänke, Kombiinstrumente mit digitaler Zündanlage, Verlicchi Lenker, hydraulische Kupplung, Gaszugsysteme, tonnenweise Gebrauchtteile, Komplettmotorräder. Wir haben den Großteil der Teile von MOTO SPEZIAL übernommen und fertigen die Teile weiter, auch Ersatzteile und Service für Tacho. WWW.GUZZILADEN.DE guzziladen@t-online.de Tel. 09435/6393267

Motalia Anzeigenmarkt

www.motalia.de

Garagenaufräumaktion, biete: Ansaugstutzen MS für 30er-Dell'Ortos, 30 €; Krümmerhalter V7 Sport, 20 €; Krümmerflansche V7 Sport, 30 €; Gasgriff V7 Sport, 40 €; Anlasserknopf V7 Sport, 30 €; Sicherungskasten V7 Sport, 80 €; Verteilerdeckel V7 Sport, 10 €; Benzinähne LM 3, 15 €; Soziusrasten LM 3, 10 €; Ikon-Federn, schwarz, 260 mm, für T3, LM 1, SP, 50 €; Entlüftung für Endantrieb, MS, 15 €; Blinkerschalter Cali Stone, 50 €; Halteschellen Alu Coil, 5 €; Krümmerhalter V7, 5 €; Versand möglich; Fotos unter vk12771@web.de



Suche neue Moto Guzzi V85 TT gegen Inzahlungnahme einer, zwei oder meiner drei Moto Guzzis (Wertausgleich): Brevia 1100, EZ 07/10, 61200 km, optisch 1200 Sport, VB 4900,-; Le Mans III, EZ 03/83, 168000 km, VB 3400,- (Endantrieb Ölverlust, Simmering KW-Hauptlager beginnender Ölverlust); V7 „Racer“ auf Basis V7 Sport, EZ 06/72, Restaurierung 2006 - 2008, seit Renovierung ca. 15000 km, Motor 890 cm³, 70 PS am Hinterrad (nicht eingetragenen), VB 9500,-; Standort Berchtesgaden Land, bei Interesse weitere Infos unter kl-knopf@t-online.de, auch Einzelverkauf

Umbau • Restauration • Instandsetzung

41849 Wassenberg-Effeld
info@motoschmitz.de

SCHMITZ
TECHNIK & DESIGN

Telefon +49 2432 20179
oder +49 177 356 3871

www.motoschmitz.de

20 Jahre Erfahrung!

California-Schlachtfest, Originalteile von Cali 3/1100, ab Bj. 1993, Preise paarweise wenn nicht anders angegeben: Kreuzgelenk für Tontiguzzi ab T3/LM, minimales Spiel, Typ INA, ca. 30000 km, 85,- €; orig. Lenker, wie neu, 30,- €; 2 x Chrombügel für Fender vorne, 50,- €; Doppelhorn/-hupe, Chrom sehr gut, 35,- €; Auspuffsammler unter Getriebe, rostfrei, 50 €; 2 x Trittbretter Chrom mit Gummimatte, 50 €; Seitenständer Chrom mit Feder, 60 €; Schaltwippe Chrom wie neu, 60 €; Fussbremshebel Chrom wie neu, 50 €; Koffersturzbügel hinten, Chrom wie neu, 40,- €; alle Teile gereinigt und im guten Zustand, Preise VB, Bilder auf Anfrage, E-Mail ducfan19@gmx.de, Tel. 0761-6129337

**Fotoanzeigen
kosten 5,- €**

Suche für eine Moto Guzzi Titanium/Aluminium den Originalenker mit den zugehörigen Risern im guten Zustand, parthklaus@gmail.com

**Neuer Onlineshop bei
www.HMB-GUZZI.de**

Suche Hauptständer für Moto Guzzi 1200 Sport, 1100/1200 Brevia, 1100/1200 Norge, möglichst auch mit Adapterplatten für Rahmen, Tel. 0151-14572331, E-Mail abeck2082@gmail.com

Artikel dieser Auswahl

Artikel	Bezeichnung	Preis	Stückzahl
1	Carburettor	120,00	1
2	Ventiltrieb	80,00	1
3	Ventiltrieb	80,00	1
4	Ventiltrieb	80,00	1

GUZZI - parts24.de

Motalia Anzeigenmarkt

Fahrwerksumbauten, Moto-Weissmann-Schwinge, Verschleiss- und Tuningteile, Speichenradbau, Kunststoffbeschichtungen, CNC-Fräs- und Drehteile



MOTO WEISSMANN

Heimbachstraße 48 D-67716 Heltersberg
Tel: 0 63 33 - 6 30 70 Fax: 0 63 33 - 6 49 54
www.moto-weissmann.de

Dienstag bis Freitag: 9.00 -17.30 Uhr, Samstag: 9.00 -13.30 Uhr

**Neuer Onlineshop bei
www.HMB-GUZZI.de**

Verkaufe für Guzzi T3 usw. Ölwannezwischenring (36 mm hoch) mit nach vorne liegendem Ölfilter, gebr. für 73 €; Gussfelgen WM3 (Knickspeiche) gebr., 2.15 x 18, v. + h., 110 €/St.; Bremsscheiben vorne Ø 300, gelocht mit Korb (LM 1/2), gebr., 2 x 6,5 mm Stärke, für 150 €/St.; E-Mail guzzi9@web.de

Moto Guzzi V 35 (Imola): Gehäuse Winkeltrieb/Antriebsgehäuse, 50 €; Lampe Bilux, rechteckig, 20 €; 2 Blinker hinten mit Stange, 10 €; Werkstatthandbuch kleine Modelle inkl. Nachtrag V 35 III/V 75; alles VB; Tel. 01712000744 oder bellamacchina@gmx.de

**7 Verführermotorräder
immer zum Testen bereit.
WWW.DYNOTEC.DE**

Original Guzzi-Koffersatz für California 2 - 1100, Haltersatz und Schlüssel inklusive, guter Zustand, wasserdicht, ohne Sturzschiaden, VB 135,- €; kpl. Umbausatz auf Breitreifen für Cali 2: breite Langschwinge, Nabenflansch, Steckachse lang, Kardanwelle mit Hülse, Bremszange Brembo Typ 08, Bremsanker unten, div. Kleinteile, alle Teile gereinigt, Bremszange überholt, einbaufertig für Speichenfelge bis 3.50" für Reifen bis 140/70 od. 140/80, Bilder und Infos auf Anfrage, VB 320,- €; E-Mail ducfan19@gmx.de oder Tel. 0761-6129337

**Fotoanzeigen
kosten 5,- €**

Verk.: Cali 2-Teile: Gabelbrücken, 150,- €; Auspuffanlage, H-Stück u. Krümmer V2A, 450,- €; Kabelbaum, 45,- €; Lichtschalter u. Gasgriff, 90,- €; Bosch-Anlasser, 80,- €; Lampenhalter, 25,- €; für NF Rep.buch in italienisch, 15,- €; Le Mans 5-Teile: Tank, 250,- €; Satz Zyl. + Kolb., 380,- €; Cali 1100-Rücklicht +Blinker, 40,- €; Protar Modell Cagiva Lucky Explorer (Enduro), 30,- €; original Krümmer, H-St. Lafranconi 12505S, zusam. 80,- € (ideal f. Winterf.); Tel. 07244-5204 AB; alles + Porto

Meisterbetrieb
Kindermann

Restauration · Motor- u. Getriebeinstandsetzung · Gespannbau

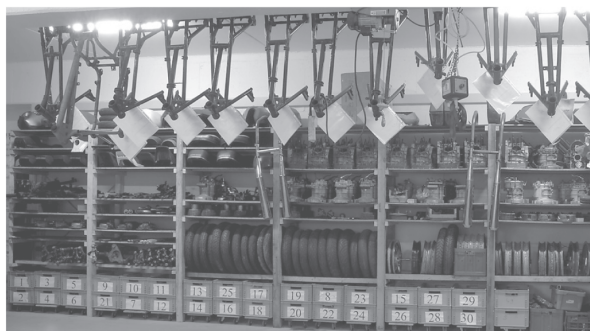
www.kms-motorrad.de Tel.: 05767-1915

Motalia Anzeigenmarkt



Motor-Getriebe-Antriebs-Fahrwerksteile für Originalaufbauten und Café-Racer - Bei uns findet Ihr fast alles für große Guzzis von 1970 - 1990.

Oppenheimer Weg 21 B - 40227 Düsseldorf
Mobil: +49 172 1315 888
Mail: info@n-vdb.de - www.n-vdb.de



Suche für LM 4 schwarz verchromte Original-Auspuffanlage, Krümmer T28, Endtöpfe S28, gerne auch mit Sammler, Tel. 0170-5562933, Holger

Für Moto Guzzi 250 TS/Benelli 250 2C: Hinterrad, neu aufgebaut mit neuwertiger Borrani-Hochschulterfelge 2.15-18 und neuen Kleeblatt-Edelstahlspeichen, fast neuer Heidenau-Rennreifen 3.50 x 18, einbaufertig! Wegen Projektaufgabe für 320,- zu verkaufen, Tel. 06447-8860130 oder E-Mail wolfgang.tt2@t-online.de

Verkaufe Moto Guzzi Le Mans I, Bj. 7/1977, seit über 22 Jahren in meinem Besitz, wunderschön! Raum Hamburg, 14500 €, Tel. 0151-56380058

Kleinanzeigen können per Post, Fax, Telefon, Internet oder E-Mail aufgegeben werden. Es ist nicht notwendig, den Vordruck zu verwenden. Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos! Redaktionsschluss für Kleinanzeigen ist immer der 15te des Vormonats

MTS-Ricambi

Motor - Getriebe - Kardan
Kopfüberholung - Doppelzündung - Bleifrei

MOTO GUZZI

Ersatzteile - Zubehör - Versand
Erfahrung - Ideen - Know How

MTS-Ricambi

Inhaber: Ludger Schöngart
Diedrich-Dannemann-Str. 94
26203 Wardenberg
Tel.: 0441-36 16 55 94
www.mts-ricambi.de

www.motalia.de

Für Moto Guzzi 250 TS/Benelli 250 2C: Vorderrad für Scheibenbremse, neu aufgebaut mit neuer Borrani-Hochschulterfelge 1.85-18 und Kleeblatt-Edelstahlspeichen, Nabe gestrahlt und mit neuen Radlagern bestückt, fast neuer Heidenau-Rennreifen 3.00 x 18, für 420,- € zu verkaufen, Tel. 06447-8860130 oder E-Mail wolfgang.tt2@t-online.de

Verkaufe Achsantrieb V7 (Faustantrieb), 8/35, vor 10.000 km general überholt, VB 600 €, 0171-5364180

Drehzahlmesser V11 Sport 02 76 72 00, suche neuen oder gut gebrauchten Drehzahlmesser, Mark, 0172-6108134

Suche Für MG Quota/V11 funktionierenden Tankgeber, amilch62@googlemail.com oder 0172-6553833

DER GUZZI-SPEZIALIST
www.motoguzzi-baecker.de



BÄCKER

Am Bült 4
48366 Laer
02554 6475

Vertragshändler - Umbauten - Restauration - Gebrauchte



Nach 4-jährigem Neuaufbau einer SP3 mag meine Frau das Motorrad nun doch nicht fahren, ist ihr zu schwer. Daher steht dieses individuell gestaltete Motorrad jetzt zum Verkauf. Gekauft wurde die SP3 2016 und die Revision begann 2017, immer wenn Zeit war, wurde weiter gemacht, nun ist sie fertig mit HU und alles eingetragen. Weitere Bilder und Infos gerne unter info@r-knorr.de, Preis VB 5.800,00 €, folgendes wurde gemacht: Motor und Getriebe komplett überholt, Kupplung neu, Gabel überholt, Bremsanker überholt mit Bremsbelägen, Stahlflexbremsleitungen, Rahmen neu lackiert, Lenkkopflager neu, Tank innenbeschichtet, Verkleidung individuell angepasst, Sitzbank neu bezogen und gepolstert, Tacho neu, Elektrik neu, Minimalkabelbaum, SH-Relaisbox, SH-Zündung komplett, Rückleuchte und Blinker hinten neu, Gepäckträger neu, Kofferträger Polizia, Fußrasten Polizia, Alukoffer Stelvio NTX, Vergaser überholt, Öle und Filter alles neu, nächste HU 06/2022, es werden noch Teile mitgegeben

**Fotoanzeigen
kosten 5,- €**

1 Bremssattel Brembo 09, schon mit neuen Kolben, 2 Entlüfternippel, sehr guter Zustand, Bilder können gemailt werden, 100 € + Versand oder Abholung in Hamburg-Ottensen, evtl. auch Tausch gegen 08er-Zange, ew_krueger@alice-dsl.net, 040-3904074

Wegen Projektaufgabe: für Moto Guzzi 250 TS: Rahmen mit Schwinge und Gabelbrücken, FP 150,- €; Speichenräder 1 x vorne mit Bremsscheibe, 1 x hinten mit Trommelbremse, Felgen mit Patina, je 35,- €; für Moto Guzzi 850 T5: einbaufertiger, kompletter Motor, 67 PS, ca. 60.000 km, aus Gespannumbau, top Zustand, mit Ansaugstutzen, Schwungscheibe, Zündverteiler u. v. m. z. vk., FP 1250,- €; für LM 3 - 5, 850 T5, Cali 2 usw.: eckiger Zylindersatz 90 mm Durchmesser, für 992 cm³ Hubraum, neuwertig mit Mahle-Kolben, FP 500,- €; orig. Vollverkleidung für 850 T5, FP 220,- €; Cockpitverkleidung für LM 4, FP 25,- €; Bilder und mehr Info auf tel. Anfrage unter 06276-912131 oder E-Mail may_con@web.de

Suche Zündschloss und Tankdeckelschloss, gleichschließend, von Guzzi mit Blechklappe über dem Tankdeckel, z. B. V 50, Cali II, SP..., 0151-12903682

GUZZI-JAKOB

MG 1100 V11 Balabio	4.900,-
MG V7 750 Brevia i.e.	2.700,-
MG 1200 Sport, super Zustand	4.900,-
MG 500 Nuovo Falcone, Bj. 71, Einzylinder	4.400,-
MG 1000 Sportumbau, Wechselhöcker, Speiche, Motogadget-Tacho, 1A-Zustand	5.200,-
MG 850 T3 Cali	3.800,-
MG Borrani-Hinterrad, komplett Bj. 70	400,-
Aussenliegender Ölfiltersatz/Ölwanne	150,-
MG 850 T3 Sitzbank + Halter	190,-
MG 850 T3 Tank	150,-

Gespannbau-Technik für Guzzi
Dekra-Stützpunkt
und Sonderabnahmen
Moto Guzzi Ersatzteile, neu + gebraucht

0173-9048294 auch WhatsApp
Guzzi Jakob, Zum Heekamp 2
27312 Beppen-Thedinghausen
E-Mail guzzi-jakob@t-online.de

Ich verkaufe meine rote Moto Guzzi Le Mans 1000 (VV), Erstzulassung 04.08.1989, 60 kW (82 PS), 76.000 km, HU Mai 2022. Die Le Mans ist nahezu Originalzustand, bis auf die rechte Lenkerarm-

Moto Classica



große V2 - GUZZIS

- **Gebraucht-Motorräder**
 - An- und Verkauf
 - Restaurationen
 - Original-Ersatzteile

Gartenstr. 62 - 68 • 53229 Bonn
Tel. 0228 - 9739348 • Fax 462609
www.motoclassica-bonn.de
e-mail: motoclassica-bonn@hotmail.de

Motalia Anzeigenmarkt



tur, die wurde wegen besserer Bedienbarkeit auf Tommaselli-Gasgriff umgebaut, der Originale ist dabei, dazu gibt es einen Satz Lafranconi Competizione (nicht eingetragen), sie springt an, fährt, bremsst und leuchtet, Preis VHB 5750 €, ich kann gerne auf Anfrage Bilder senden, Tel. 01590-6188835 oder u.manter@gmx.net

www.buerger-motorrad.de

Moto Guzzi LM 3-Teile: Fußrasten LM 3 original, vo. + hi., 40 €; Lampe H4, rechteckig, 40 €; Zusatzinstrumente Öldruck, Öltemperatur und Uhr (VDO) in Instrumententräger inkl. Öldruckgeber, 60 €; alles VB; Tel. 01712000744 oder bella-macchina@gmx.de

Nuovo Falcone Civile, Bj. 71, in Teilen, zum Selbstkostenpreis, sehr viele Neuteile, Rahmen fertig lackiert und rollt, leichte Schwungmasse, 580 cm³ Zylinder und Kolben, Kopf gemacht, kleinere Ventile, 30er-Vergaser, mehr am Telefon, 0151-11678793, Standort Be-Oelde

Bellagio Nero, gebrauchte Teile günstig zu verkaufen: Sturzbügel vorne u. Gepäckträger von Hepco & Becker, Kotflügel vorne u. hinten, orig. Auspuff u. Sammler, orig. Blinker, orig. Lenker, Abdeckung Anlaser u. Einspritzanlage, Sitzbank in Teilen (Bezug und Polster top), Tel. 0151-11678793,

Standort Be-Oelde



California 2 zu verkaufen, Baujahr 1985, ca. 100.000 km, 36er-Vergaser mit offenen Trichtern, Zyl.köpfe der LM 3, Lafranconi Competizione (99 Phon Standgeräusch eingetragen), PS geschätzt Anfang 80, Nockenwellenantrieb mittels Zahnradern, Stahlflexbremsleitung, außenliegender Ölfilter, Speichenräder, 5.000,- €, TÜV bei Kauf neu, Probefahrt nur bei trockener Strasse! Kontakt 0170-9812075 oder E-Mail lt-flue@gmx.de

- LAVERDA - Orange Cycle Team

Motorräder, Werkstatt,
Ersatzteile, alle Modelle.
Neue und gebr. Ersatzteile
Tel. 02251970752
Fax 02251970753

Verk. Laverda GS 125 Lesmo, Farbe Rot/Weiss, erst 3600 km, sehr schöner Zustand, 1. Inverkehrs. 1994, hat neue Batterie und läuft einwandfrei, max. 140 km/h, Preis 1500 €, E-Mail leozimmermann125@gmail.com

Verkaufe aus Altersgründen zu Laverda 500: Felgen vorne 2.15 x 18", hinten 2.15 x 18" mit + ohne Bremsscheiben, € 190,00; 1 orig. Speichen-Hinterrad zu Laverda 750 S, ohne Bremse, € 290,00; originaler Benzintank zu Laverda 750 SFC, Jg. 1971, orange, € 700,00; E-Mail ugraf.privat@bluewin.ch

Suche f. 1000 SFC einen Tank und Verkleidung, Tel. 0171-6761000



LAVERDA
Probleme?

Großes Ersatzteillager Neu + Gebraucht,
Motorrevision, Bleifreiumbauten von Köpfen,
Zylinderschleifen, Leistungsprüfstand,
LAVERDA Video, Preiskataloge mit Bildern
(unbedingt Modell angeben) bestellen bei:
LAVERDA Raceteam Konstanz
Andy Wagner
Telefon 07531 / 61198 • Fax 53737
Internet <http://www.laverda-paradies.de>

Laverda

Motalia Anzeigenmarkt



- **Service**
- **Restauration**
- **Motorinstandsetzung**

Moto-Officina Frankenberger
Telefon: 09360-993958-15
Internet: www.moto-officina.de

Verkaufe folgende Teile zu Laverda 1000 Jota 120° und Laverda 1200: Sitzbank komplett mit Heck, den inneren und äußeren Kotflügel hinten, beide Seitenprofile links und rechts, Vorderradschutzblech und Vollverkleidung mit Spiegeln und Blinkern, Preis 370,- €, E-Mail leozimmermann125@gmail.com

www.laverda-team-werndl.de

Suche rot-weißen Tank für Laverda 125 Sport, Bj. 84, Tel. 06501-9698400

Ein Satz „Salami“-Tüten für 750 SF mit Gebrauchsspuren, aber komplett mit Einsätzen, für TÜV oder als Übergangslösung, 75 € + Versand oder Abholung in Schenefeld bei HH, Bilder können gemailt werden, ew_krueger@alice-dsl.net, 040-3904074



Bücher Neu: V6 Entwicklungsgeschichte Deutsch „Raid“ mit 2 SF750 1971 Toller Reisebericht mit über 150 Fotos, MINIBOOK 750 + 3 Zyl. mit allen Einstelldaten/Spezifikationen, LaDivi 750. Infos, Preise, Bestellungen anfragen per eMail thelmcke@aol.com oder Tel. 0151/15342938

Morini

Suche komplettes Dashboard für Morini 1200 Scrambler, Bj. 2013, Tel. 07805-912201 oder 01716428149

Moto Morini 3½-Teile: Schwinge mit Schwingenachse, 80 €; Werkzeugkiste, 5 €; Luftfiltergehäuse, 20 €; Rücklicht eckig, 50 €; Rücklichthalter mit Nummernschildtafel, 30 €; Bremsscheibe, 20 €; alles VB; Tel. 0171-2000744 oder E-Mail bella-macchina@gmx.de

Moto Morini klassische Lenkerverkleidung und Beinschilder von 3½ Sport, hellrot, VB 50 €, Tel. 01712000744 oder bella-macchina@gmx.de

Verk. 1200er Avio, 19.000 km, Bj. 2009, blau/silber, TÜV 03/2022, top, 3. Hand, VHB 5.500,- €, 05435-1601, Lk. Osnabrück

Motobi

Suche für Benelli/Motobi 250 SS (Kraftei) eine Drehzahlmesserwelle und einen Kickstarter, Tel. 04951-955255 oder rolflachmann@gmx.de

MV Agusta

Verkaufe Pleuelkit zu MV Agusta 175 CSS, neu, € 180,-, E-Mail leozimmermann125@gmail.com

Privatperson sucht 750 - 800 Magni America, es soll kein Sammlerstück sein, Fahrzeug soll benutzt werden, wenn jemand seine MV abgeben möchte, bitte melden, Mario, serioesi@gmx.de

www.motalia.de

Parilla

Verkaufe: 1 Pleuelkit Parilla 125 cm³, neu, € 65,-; 1 Kolben Mondial zu Parilla 175 cm³, neu, Durchmesser 62,6 mm, € 130,-; E-Mail leozimmermann125@gmail.com

Gespanne

Moto Guzzi 850 GT Beiwagen/Gespann, in schwarz, mit Einmannbeiwagen in Zeppelinform, schöner alter Klassiker, fahrbereit, richtiger Guzzi-Sound, 76.000 km, unrenoviert, mit Integralbremse, Ölwanrendichtung erneuerungsbedürftig, Schaltwippe rechts, Fußbremse links, wie es sich an klassischen Motorrädern gehört (kann aber umgebaut werden), holländische Zulassung, EG-Schein und -Brief dabei (Zulassungsbescheinigungen I und II), eventuell auch ohne Beiwagen, 5.000,-, Beiwagen 3.000,-, Fotos auf Anfrage, 0151-12903682, Peter

**Werbung kostet Geld -
nicht werben
kostet Kunden**

Sonstiges

Verkauf, da ich nicht alles sammeln kann: Motalia-Hefte bis Nr.

339 Dezember 2019, es fehlen Nr. 38 (1992), 86 (1996), 109 (1998), 131 (2000), 138, 141 - 145 (2001), 70 €; Rotor v. Bosch-Lima, defekt, 55 €; Overall, rot, mit Moto Guzzi-Aufdruck, Grösse 52, kaum getragen, 15 €; Buch „Moto Guzzi“ v. Mario Colombo, 1. Aufl. 1989, 20 €; Buch „Italienische Motorräder im Test“ von E. Leverkus, 10 €; Band 1 + 2 „Italienische Motorradklassiker“ v. Mick Walker, 40 €; Buch „Moto Guzzi Twins“ v. Mick Walker, 1. Auflage 1987, 20 €; Buch „Moto Guzzi“ v. Mario Colombo, 3. Auflage 2000, 20 €; Modell V11 v. Maisto, 12 x 8 cm, 10 €; 2 Modelle Calif. EV, blau u. gold/schwarz/silber, 20 x 10 cm, je 15 €; alles VB bei assmann-tode@t-online.de (Hamburg)

Verkaufe Motorrad-Bücher, Werkstatthandbücher, überwiegend für italienische Motorräder und alte Rennfilme, Tel. 06227-50883

Aus Altersgründen italienische Motorräder abzugeben: 1 x Aermacchi 350 SS, 1 x Bimota, 3 x Ducati, alle im neuwertigen Zustand, und viele Teile für italienische Motorräder, wie Auspuff, Vergaser usw., alles unter Tel. 06227-50883, bitte nach 17:00 Uhr anrufen



Hallo! Ich suche ein günstiges, zuverlässiges Motorrad, mit dem ich mit meinem Sohn ab und zu 'ne Ausfahrt in die Berge oder um den Bodensee machen kann, vielleicht kann ich ihn damit für das Motorradfahren begeistern, E-Mail hailwood68@hotmail.com

Verchromen, Vergolden, Verkupfern, Vernickeln, Schleifen, Polieren, Mattieren, Metallfärbungen. Handwerksbetrieb mit über 25-jähriger Erfahrung für Privat und Industrie. Spezialist für Oldtimerteile. Frank Baltes Oberflächentechnik. www.cromatura.de, Tel.: 0212-22666789, E-Mail: info@cromatura.de

Originale Ducati Vintage-Leiderjacke, Größe M, ungetragen, mit allen historischen Ducati-Aufnähern, hat es vor ca. 10 Jahren in limitierter Auflage von Ducati Performance gegeben, 320 €, E-Mail gebu3@gmx.de

Verk. Motorrad Classic von Nr. 1 bis heute, gegen Gebot, im guten Zustand, eventuell auch Einzelhefte, bei Interesse Tel. 06227-50883

Kleinanzeigen können per Post, Fax, Telefon, Internet oder E-Mail aufgegeben werden. Es ist nicht notwendig, den Vordruck zu verwenden. Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos! Redaktionsschluss für Kleinanzeigen ist immer der 15te des Vormonats

Verkaufe 26 Jahre Motalia, ab Mai 94, gegen Gebot, kuglerw_1966@web.de

Viele Teile für italienische Motorräder zu verkaufen, wegen Aufgabe, Tel. 06227-50883

Suche überholungsbedürftige Bremszangen Brembo 08, ausschließlich mit 2 Entlüfternippeln, bevorzugt mit altem Logo, mit und ohne Gewinde in den Befestigungsbohrungen, auch Material wie Dichtungs-, Kolben- und Stiftsätze, Entlüfternippel, ew_krueger@alice-dsl.net, 040-3904074

Frank Beck - Berlin/Brandenburg
 Für alle gängigen Marken
 Fragen Sie an, wir beraten Sie gerne
www.move-montagesaender.de
mail@move-montagesaender.de
 Tel. 0349 (0) 7563 92316


Montagesaender
 ■ ■ ■ Qualität und funktionelles Design aus eigener Herstellung








In letzter Minute

Laverda: Verkäufe für eine Laverda 1000, 180 Grad mit ND-Lima (Zündung Primärseite) DMC Zündung, volle Funktion mit Anbauanleitung und komplett mit Kabelbaum etc., für 300,- €, E-Mail heiko.behrens62@gmx.de oder 01724139623

Benelli: Suche Soziussitzabdeckung von Benelli Tornado 1130 (grün) und Fahrersitz von Tornado 900/1130, Tel. 06628-8687 oder mail@motalia.de

Magni: Magni Moto Guzzi, Bj. 1989, 59500 km, HU Juli 2021, Forcella Italia-Endurance-Gabel, Öhlins-Federbeine, HT-Moto-Einscheibenkupplung, Akront-Speichenräder 2.15 + 3.50, Alutank 24 l Magni MV, Motor neu aufgebaut von Fa. Schajor, 1053 cm³, Doppelzündung, Odysse-Batterie, Tel. 01733500756

Guzzi: Verk. Lagerschild/Kurbelwellenlager gr. Modelle, gebraucht, Standardmaß vorne, 40 €, hinten, 60 €; Ölpumpe Cali 1100, V11 etc., gebraucht (Teile-Nr. 30146400), 65 €; 1100 Sport-Kolben 92 mm mit Ringen, 110 €; Privatverkauf ohne Gewährleistung; Raum HH, Tel. 0152-22728185

Kleinanzeigen können per Post, Fax, Telefon, Internet oder E-Mail aufgegeben werden. Es ist nicht notwendig, den Vordruck zu verwenden. Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos! Redaktionsschluss für Kleinanzeigen ist immer der 15te des Vormonats

Sonstiges: Lederkombi Harro, schwarz/rot/weiß, Gr. 29, Protektoren Hose Einlage Jacke, sehr guter Zustand; Lederkombi RST Protektoren Jacke, Hose, Knieschleifer, sehr guter Zustand, Gr. 58, ideal für kleinere, füllige Fahrer, Tel. 07135-15080



Polierbock.de
Ihr Fachhandel für Schleif- & Poliertechnik

Für Motalia Leser
5% RABATT

Rufen Sie uns an. Wir beraten Sie gern!
0511 - 97 810 480

Laverda: Laverda 1000 3CL zu verkaufen, Preis 5000,- €, heiko.behrens62@gmx.de oder 01724139623

Guzzi: Suche für Moto Guzzi 175 cm³ Lodola für die vordere Achse die Aufnahme (Aluteil) (Teile-Nr. 31665) rechts, Tel. 0173-3211302

Benelli: 504 Sport, hintere Schwinge mit Kettenschutz zu verkaufen, 30 € + 7 € Porto (kein VB), Teile können auch angeschaut werden, kann auch Bilder schicken, v.kohnen@web.de

Ducati: Biete Ducati 750 SS, Bj. 91, km 31411, Nuda, luftgekühlt, eine von 600 Stück, mit dabei Termignoni, Preis 2500 € VHB, Tel. 0173-3211302

Benelli/Guzzi: Suche für Benelli 250 cm³ TS (Moto Guzzi) vordere Radnabe mit Trommelbremse, Tel. 0173-3211302

Mondial: Suche für Mondial 160 cm³ Sogno Werkzeugfach, Tel. 0173-3211302



Digitale Zündanlagen Lichtmaschinenregler
Für klassische Motorräder der gängigen Fabrikate
2- & 4-Takt-Motoren | Sonderlösungen für Rennsport

www.elektronik-sachse.de
ELEKTRONIK SACHSE
GmbH & Co. KG

Busestraße 26a | 28213 Bremen, Deutschland | Tel. +49(0)5409-9 06 98 26 | mail.info@elektronik-sachse.de

Motalia Anzeigenmarkt

MV Agusta: Suche für MV Agusta 125 cm³ Sport, Bj. 1975, den Tachoantrieb (21824008000), Tel. 0173-3211302

Gilera: Verkaufe nagelneues Cockpit für Gilera Nordwest, 100 € + Versand, Tel. 06628-8687

Ducati: Suche Ansaugstutzen für Pantah 600, sowie Auspuffkrümmerbefestigung im Zylinderkopf, Tel. 0176-78994245

Benelli: 504 Sport, hintere Schwinge mit Kettenschutz zu verkaufen, 30 € + 7 € Porto (kein VB), Teile können auch angeschaut werden, kann auch Bilder schicken, v.kohnen@web.de

Guzzi: Suche für Moto Guzzi 49 cm³ Dingo Sport, Bj. 1964, einen Tank (Teile-Nr. 43100225), Tel. 0173-3211302

Mondial: Suche für Mondial 88 cm³ einen Schaltautomat von der Firma Melior, Mandello del Lario, Tel. 0173-3211302

Morini: Suche für Moto Morini 125 Regularita einen Tank, Schutzblech hinten, sowie die Sitzbank und Kettenschutz, Tel. 0173-3211302

Parilla: Suche für Moto Parilla 50 cm³ „Parillino-Turismo“ Scheinwerfer-Chromring sowie den Scheinwerfereinsatz, den Krümmer und den Schalldämpfer, Tel. 0173-3211302



Demm: Suche für Moto Demm 125 cm³ Normale Export eine Hinterradnabe sowie einen Sattel, Tel. 0173-3211302

Cagiva/Ducati: Tausche Zylinderköpfe von 750 SS (liegend), 900 cm³ Elefant (Cagiva - stehend) gegen 500 cm³ Pantah (liegend), Tel. 0173-3211302

MV Agusta: Suche: für MV Agusta 125 cm³ Sport (SE), Bj. 1975, Fußschalthebel (21820070080); für MV Agusta 150 cm³ GT, Bj. 1971, Krümmer und Auspufftopf; Tel. 0173-3211302

Spielregeln für Kleinanzeigen

Private Kleinanzeigen sind in der Motalia kostenlos.

Der Anzeigenschluß für private Kleinanzeigen ist jeweils der 15te des Vormonats. Anzeigen, die kurz nach dem 15ten bei uns eintreffen, können gegebenenfalls noch in der Rubrik „In letzter Minute“ berücksichtigt werden. Anzeigen, die in der Rubrik „In letzter Minute“ erscheinen, werden automatisch im Folgemonat in der richtigen Markenrubrik nochmal abgedruckt.

Um eine kostenlose private Kleinanzeige aufzugeben, muß man nicht Abonnent der Motalia sein. Eine Person kann auch mehrere Kleinanzeigen aufgeben. Hierfür ist es **nicht notwendig**, den Vordruck aus dem Heft zu verwenden. Kleinanzeigen können auch mit einer normalen Postkarte, per Brief, Fax, E-Mail oder telefonisch aufgegeben werden.

Private Kleinanzeigen werden **nicht mehrfach** pro Heft veröffentlicht. Soll die Anzeige in der nächsten Ausgabe nochmal erscheinen, muß sie erneut aufgegeben werden (Zusätze wie "Bitte in den nächsten drei Heften veröffentlichen" werden nicht berücksichtigt.).

Fotoanzeigen kosten 5,- Euro.

Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos. Kleinanzeigen, die einen gewerblichen Charakter haben, **werden nicht kostenlos** abgedruckt.

So sind z.B. alle Kleinanzeigen, in denen die Ausführung von Arbeiten (Drehen, Fräsen, Reparieren..) gegen Bezahlung angeboten werden, als gewerblich zu betrachten. Wer Gegenstände ankauft oder herstellt bzw. herstellen läßt, mit dem Vorhaben, diese Gegenstände zu verkaufen, ohne sie selbst nutzen zu wollen, handelt gewerblich.

Gewerbliche Anzeigen sind kostenpflichtig.

Inserentenverzeichnis

Die in diesem Heft inserierenden Händler unterstützen durch ihre gewerblichen Anzeigen die Motalia. Dieses Inserentenverzeichnis gibt eine Übersicht über diese Händler.

Bäcker	48366	Laer	Tel.: 02554-6475	www.motoguzzi-baecker.de	Seite	75
Bike Affairs	24796	Bredenbek	Tel.: 04334-640		Seite	18
Conni's-Guzzi-Shop	34127	KS/Rothenditmold	Tel.: 0561-8615361	www.connnis-guzzi-shop.de	Seite	71
Desmo	70736	Fellbach	Tel.: 0711-588096	www.desmo-ucati.de	Seite	65
Diopa Kunststofftechnik	70180	Stuttgart	Tel.: 0711-604504	www.diopa.com	Seite	69
Ducati Kämma	28870	Otterstedt	Tel.: 04205-8707	www.kaemna.com	Seite	66
Ducati Melle	49324	Melle	Tel.: 05422-926666	www.ducati-melle.de	Seite	37
Ducati Rhein-Sieg	51545	Waldbrol	Tel.: 02291-808980	www.ducati-rheinsieg.de	Seite	68
Elektronik-Sachse MHP	28213	Bremen	Tel.: 0176-56983441	www.elektronik-sachse.de	Seite	80
Escher	59392	Nordkirchen	Tel.: 02596-600	www.escher.de	Seite	72
Guzzi Jakob	27312	Beppen-Thedinghausen	Tel.: 0152-21974392		Seite	76
Guzziladen	92521	Schwarzenfeld	Tel.: 09435-6393267	www.guzziladen.de	Seite	72
Helmcke Laverda Bücher	73728	Esslingen	Tel.: 0151-15342938		Seite	78
Kindermann	31606	Warmen	Tel.: 05767-1915	www.kms-motorrad.de	Seite	74
Lamers	NL-6545	CG Nijmegen	Tel.: 0031-(0)24-3711111	www.tlm.nl	Seite	84
Laverda Racingteam	78467	Konstanz	Tel.: 07531-61198	www.laverda-paradies.de	Seite	77
Lust	50677	Köln	Tel.: 0221-93707070	www.motorrad-lust.de	Seite	19
Maniac-Motors	90427	Nürnberg	Tel.: 0911-9694983	www.maniacmotors.de	Seite	20
Moto Classica	53229	Bonn	Tel.: 0228-9739348	www.motoclassica-bonn.de	Seite	76
Moto-Officina	97753	Stetten	Tel.: 09360-993958-15	www.moto-officina.de	Seite	78
Motowippe	88353	Kisslegg		www.motowippe.de	Seite	62/81
Move Montageständer	88353	Kisslegg	Tel.: 07563-9150308	www.move-montagestaender.de	Seite	79
MTS-Ricambi	26203	Wardenburg	Tel.: 0441-36165594	www.mts-ricambi.de	Seite	75
Orange Cycle Team	53881	Dom-Esch	Tel.: 0225-1970752	www.octeam.de	Seite	77
Rock Oil GmbH	55239	Gau-Odernheim	Tel.: 06733-2059470	www.rockoil.de	Seite	70
Günther Rupprecht	90518	Altdorf	Tel.: 09187-7269	www.GRANSPORT.de	Seite	67
Salewski	21357	Bardowick	Tel.: 04131-129111	www.reifen-salewski.de	Seite	36
Schleif- und Poliertechnik	30855	Langenhagen	Tel.: 0511-97810480	www.andreas-malitz.de	Seite	80
Moto Schmitz	41849	Wassenberg	Tel.: 02432-20179	www.motoschmitz.de	Seite	73
Schubert Moto Service	30900	Wedemark	Tel.: 05130-582584	www.smotos.de	Seite	71
Motorrad Speer	72770	Reutlingen	Tel.: 07121-95930	www.motorrad-speer.de	Seite	35
Stein-Dinse	38179	Schwülper	Tel.: 0531-123300-0	www.stein-dinse.com	Seite	2
Norbert Vordenbäumen	40227	Düsseldorf	Tel.: 0172-1315888	www.n-vdb.de	Seite	75
Moto Weissmann	67716	Heltersberg	Tel.: 06333-63070	www.moto-weissmann.de	Seite	74
Wendel Motorräder Berlin	10559	Berlin	Tel.: 030-3942054	www.wendelmotorraeder.com	Seite	62/73
Motorrad Wieser GbR	66999	Hinterweidenthal	Tel.: 06396-232	www.motorrad-wieser.de	Seite	77
Witten u. Weber	57319	Bad Berleburg	Tel.: 02751-6609	www.wittenuweber.de	Seite	47

Hier gibt es Motalia

**MOTALIA kann man im Abonnement per Post beziehen,
oder bei folgenden engagierten Händlern kaufen:**

Wendel Motorräder GmbH	Wilsnacker Str. 35	10559	Berlin
Reifen Salewski	Hamburger Landstr. 65	21357	Bardowick
Moto Differenza	Bahrenfelder Chaussee 140	22761	Hamburg
WIMI	Eichkamp 16	24116	Kiel
A. Baumgarten	Eisenstr. 6	26215	Wiefelstede
H. Bergel	Fritz-Erler-Str. 11	27578	Bremerhaven
Ducati Kämna	Brüggerstr. 27	28870	Otterstedt
KMS	Messwinkel 44	31606	Warmsen
Achim Wittenborn	Ackerstr. 8	32130	Enger-Oldinghausen
Conni's-Guzzi- & Mo. Teile Shop	Philippstr. 23	34127	KS/Rothenditmold
Bruno Tuschen	Am Bruch 29	34431	Essentho
BenLex-Motorrad GmbH	Christian-Pommer-Str. 21	38112	Braunschweig
Stein-Dinse GmbH	Waller See 11	38179	Schwülper
Italomotos Hertrampf Racing GmbH	Hervester Str. 39	46286	Dorsten-Wulfen
Norbert Dalmühle	Dorfstr. 8	48268	Gimble
Ducati Store Melle	Industriestr. 24 c	49324	Melle
Lust Motorrad GmbH	Bonner Wall 124	50677	Köln
Rock Oil Vertriebsges.mBH	Bahnstr. 90	55239	Gau-Odernheim
Tobias Klar	Alter Postweg 2	56269	Dierdorf
Witten u. Weber	Herrenwiese 10	57319	Bad Berleburg
Ducati Frankfurt	Max-Holder-Str. 5 - 7	60437	Frankfurt
Peter Lamparth	Fangostr. 1	73087	Bad Boll
Peuker & Streeb	Bachstr. 3	75334	Straubenhardt
Martin Hagemann	Wittumstr. 18	76707	Hambrücken
IGT Engel/Gimbel GmbH	Kesslerstr. 7	79206	Breisach
Maniac-Motors	Steinacher Str. 101	90427	Nürnberg
Andreas Schilling	Bahnhofstr. 28 b	91634	Wilburgstetten
Brencklé AG	Oristalstr. 127	CH-4410	Liestal

Wir bieten Händlern und Clubs die Möglichkeit, Jahresabonnements über je 5 Hefte im Monat für 80 Euro oder über je 10 Hefte im Monat für 133 Euro abzuschließen. Jeder Händler, der sich hierzu entschließt und die Hefte in seinem Geschäft verkauft, wird in diese Liste aufgenommen.



MOTO GUZZI®

DIE NEUESTE **MOTO GUZZI** **V7 III STONE**

**EINE ERFAHRUNG, DIE SIE NICHT
VERPASSEN MÖCHTEN!**



IHRE BESTE QUELLE FÜR TEILE IM LAUFE DER JAHRE

Neue und gebrauchte Motorräder | Große Auswahl an Demo-Bikes
Online webshop | Teile und Zubehör | Wartung und Reparatur
Überholung und Restaurierung | Reisen und Veranstaltungen

Lagelandseweg 66 | 6545 CG Nijmegen | +31 (0) 24 371 1111 | www.tlm.nl



— SINDS 1982 —

DIE BESTE ERFAHRUNG... DAS BESSERE GEFÜHL! WWW.TLM.NL